

2-11-03855.

СПРАВОЧНАЯ КНИГА ПО МИРОВОМУ НЕФТЯНОМУ РЫНКУ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
Л. Г. ЗАМЕЛЯ и Б. Г. ЦУКЕРМАНА

Выпуск I



НЕФТЯНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД

5
1138. (4)
КС 190
С 74

II 3555

Handwritten scribbles

КС
БИБЛИОТЕКА
Ленинградского Восточного Института
им. А. С. Енукидзе
Ш. № ~~582~~ С. 74
Инвент. № 45 755
~~957/11055~~ 2.238
7614

СПРАВОЧНАЯ КНИГА

ПО МИРОВОМУ НЕФТЯНОМУ РЫНКУ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
Л. Г. ЗАМЕЛЯ и Б. Г. ЦУКЕРМАНА

01210

Выпуск I

БИБЛИОТЕКА
Ленинградского
ВОСТОЧНОГО
ИНСТИТУТА
им. А. С. Енукидзе



ЭФ СПБГУ

НЕФТЯНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД

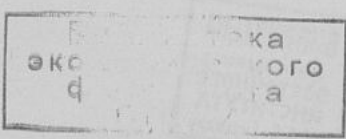
ЛЕНИНГРАДСКАЯ ПРАВДА
№ 100
1958 г.
10.08.58
100
С.М.

СПРАВОЧНИК КНИГА

ПО МЫРОВОМУ НЕФТНОМУ РЫНКУ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ
Л. Е. ЗАМЕРЯ и В. Е. ПУКЕРМАНА

Выпуск I



01002

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ПРАВДА
МОСКВА
1958
ЛЕНИНГРАДСКАЯ ПРАВДА
Ленинградский Областлит № 45492. Тираж 750—18 п. л. Зак. 4868.

Госуд. тип. изд-ва «Ленинградская Правда». Ленинград, Социалист., 14.



ПРЕДИСЛОВИЕ

Рост советского нефтеэкспорта, распространение советской нефти на многочисленных новых рынках, увеличение ее удельного веса на мировом рынке и усложнение в связи с этим условий нефтеэкспортной работы поставили на очередь задачу издания сборника систематических материалов по мировому нефтяному рынку. Настоящая справочная книга по мировому нефтяному рынку предназначена для товарищей, непосредственно работающих в области нефтеэкспорта, а также и вообще связанных или интересующихся этой областью. Программа издания была составлена, исходя из практических интересов советского нефтеэкспорта. Поэтому, различные части мирового нефтяного рынка освещаются здесь с различной степенью детализации в зависимости, главным образом, от того, какое значение имеет тот или иной рынок для советского нефтеэкспорта.

В основном статистический и прочий информационный материал доведен до 1928 г. включительно, с тем расчетом, чтобы данные за 1929 г. были помещены в виде специального дополнения. По техническим условиям справочная книга разделена на 2 выпуска, причем второй выпуск выйдет в свет через два месяца после первого.

Все данные за 1929 г. по разделам первого выпуска включены в общее дополнение к обоим выпускам, которое будет помещено в конце второго выпуска. В это дополнение будут включены не только статистические и иные данные, непосредственно относящиеся к 1929 г., но и вообще сведения, которые по различным условиям не могли быть помещены в первом выпуске. Что касается данных о ценах на нефте-

продукты по отдельным пунктам; то сведения о динамике цен по месяцам за период до 1928 г. включительно также было решено поместить, вместе с соответствующими данными за 1929 г. в дополнении в конце второго выпуска.

Справочная книга составлена под редакцией редакционного комитета под председательством Л. Г. Замеля, в составе С. Д. Богдановского, Д. Г. Бродянского, А. Л. Гальперина, Е. Ф. Гольдина, В. И. Легата, Б. Г. Цукермана, при секретаре комитета С. Д. Богдановском.

СОДЕРЖАНИЕ ВЫПУСКА 1

Стр.

1. Нефтяные рынки нефтепроизводящих стран

Мировая добыча нефти—1. Мировой автотранспорт—2. Нефтеналивной тоннаж—3. Соед. Штаты: Развитие автотранспорта—6. Бензиновый рынок—9. Мазутный рынок—13. Товарный баланс нефтяного рынка—15. Нефтедобывающая промышленность—17. Нефтеперерабатывающая промышленность—18. Нефтетранспорт—27. Качества и спецификации—28. Хранилища—34. Цены—35. Концентрация нефтепромышленности—36. Венесуэла: Нефтедобывающая промышленность—47. Нефтеперерабатывающая промышленность—47. Нефтетранспорт—48. Мексика: Нефтедобывающая промышленность—50. Нефтеперерабатывающая промышленность—51. Нефтеэкспорт—51. Румыния: Основные показатели нефтепромышленности—55. Нефтетранспорт—56. Нефтеэкспорт—56. Польша—59.

2. Англия (сост. С. Д. Богдановский и И. С. Звевич)

Общий очерк народного хозяйства—67. Автомобильная промышленность—70. Развитие автотранспорта—72. Основные потребители нефтепродуктов—75. Импорт нефтепродуктов—78. Реэкспорт—80. Экспорт нефтепродуктов—82. Нефтедобывающая промышленность—84. Нефтеперерабатывающая промышленность—84. Производство заместителей нефтяных продуктов—90. Нефтяные порты и инсталляции—92. Баланс потребления нефтепродуктов—92. Конкуренция и распределение участия в реализации бензина—94. Спецификации и качества нефтепродуктов—98. Методы испытания нефтепродуктов—105. Пошлины и налоги—108. Калькуляция себестоимости—109. Нефтеторговые фирмы—112. 67

3. Германия (сост. С. Д. Богдановский)

Общий очерк народного хозяйства—122. Развитие автотранспорта—124. Автомобильная промышленность—127. Состояние авиации—129. Морской и речной транспорт—130. Ж.-д. транспорт—131. Сельское хозяйство, как потребитель нефтепродуктов—133. Банки и кредитные учреждения—133. Нефтедобывающая промышленность—

134. Нефтеперерабатывающая промышленность—134. Ввоз нефтепродуктов—136. Вывоз нефтепродуктов—142. Нефтяные порты и инсталляции—143. Производство заместителей нефтяных продуктов—138. Баланс потребления нефтепродуктов—140. Транспорт нефтепродуктов—148. Бензинораспределительные насосы—151. Спецификации нефтепродуктов—152. Методы испытания нефтепродуктов—157. Пошлины и налоги—160. Водные и ж.-д. тарифы—161. Стоимость операций с бензином и смазочными маслами—164. Схема калькуляции себестоимости—165. Цены на нефтепродукты—165. Нефтеторговые фирмы—167 122

4. Франция (сост. Л. М. Изранльсон)

Общий очерк народного хозяйства—176. Развитие автотранспорта—177. Автомобильная промышленность—184. Состояние авиации—183. Водный транспорт—183. Ж.-д. транспорт—184. Банки и кредитные учреждения—185. Ввоз нефтепродуктов—185. Нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая промышленность—190. Производство заместителей нефтяных продуктов—195. Реэкспорт нефтепродуктов—197. Нефтяные порты и инсталляции—198. Транспорт нефтепродуктов—199. Бензинораспределительные насосы—199. Качества и спецификации нефтяных продуктов—200. Методы испытания нефтяных продуктов—205. Упаковка и реклама—206. Водные и ж.-д. тарифы—207. Себестоимость операций с нефтепродуктами—208. Хранение, розлив и страхование—208. Законоположения о нефтяной торговле—211. Нефтеторговые фирмы—212 179

5. Италия (сост. В. И. Легат)

Общий очерк народного хозяйства—227. Банки и кредитные учреждения—229. Автомобильная промышленность—229. Развитие автотранспорта—230. Состояние авиации—232. Морской транспорт—233. Ж.-д. транспорт—234. Сельскохозяйственные двигатели—234. Нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая промышленность—235. Ввоз нефтепродуктов—237. Нефтяные порты и инсталляции—240. Транспорт нефтепродуктов—241. Бензинораспределительные насосы—242. Качества и спецификации нефтепродуктов—242. Методы испытания нефтепродуктов—244. Розлив, хранение товаров, упаковка, реклама—246. Правила безопасности при хранении нефтепродуктов—247. Пошлины и налоги—250. Ж.-д. тарифы и страхование нефтепродуктов—252. Калькуляции себестоимости—254. Нефтеторговые фирмы—258 227

6. Бункерные инсталляции земного шара (сост. А. Л. Гальперин)

. 267

Мировая добыча нефти
(По данным Горного Бюро Соед. Штатов)

№№ по пор.	Страны	1857—1926 г.г.		1926 г.		1927 г.		1928 г.		
		Тыс.	%	Тыс.	%	Тыс.	%	Тыс.	%	
		барр.		барр.		барр.		барр.		
1	Соед. Штаты	9.440.546	64,9	770.874	70,3	901.129	71,5	902.000	68,2	- 1
2	Мексика	1.400.927	9,7	90.421	8,3	64.121	5,1	50.150	3,8	- 4
3	СССР (без Сахалина)	2.168.840	14,9	63.122	5,8	77.018	6,1	87.800	6,7	- 3
4	Сахалин					440	0,2	509	0,2	
5	Венецуэла	75.280	0,5	37.381	3,4	63.134	5,0	106.000	8,0	- 2
6	Персия	218.402	1,5	35.842	3,3	39.688	3,1	42.080	3,2	- 5
7	Румыния	247.850	1,7	23.292	2,1	26.368	2,1	30.600	2,3	- 6
8	Голл. Ост-Индия	336.269	2,3	20.817	1,9	25.967	2,1	28.500	2,2	- 7
9	Перу	72.355	0,5	10.782	1,0	10.135	0,8	11.970	0,9	9
10	Бр. Индия	174.090	1,2	8.270	0,8	7.878	0,6	8.300	0,6	- 11
11	Аргентина	34.704	0,2	7.947	0,7	8.630	0,7	9.100	0,7	- 10
12	Колумбия	8.643	0,1	6.444	0,6	15.002	1,2	19.900	1,5	- 8
13	Польша	202.437	1,4	5.844	0,5	5.342	0,4	5.530	0,4	- 13
14	Тринидад	32.929	0,2	5.278	0,5	5.712	0,5	7.750	0,6	- 12
15	Саравак (Брит. Борнео)	25.704	0,2	4.942	0,4	4.943	0,4	5.290	0,4	- 13
16	Япония и Формоза	52.745	0,3	1.557	0,1	1.700	0,1	1.800	0,1	
17	Египет	14.165	0,1	1.181	0,1	1.267	0,1	1.810	0,1	
18	Германия	17.933		653		663		683		
19	Ирак	—		—		200		650		
20	Франция	3.795		478		504		520		
21	Канада	26.258		365		477		618		
22	Эквадор	374		214		537		1.090		
23	Чехо-Словакия	789	0,3	150	0,2	149	0,2	150	0,1	
24	Италия	1.301		45		44		43		
25	Алжир	91		9		—		—		
26	Англия	18		3		—		—		
27	Прочие	835		23		25		23		
	Итого	14.557.280	100,0	1.095.934	100,0	1.261.073	100,0	1.322.896	100,0	

Мировой автотранспорт

Количество автомобилей и мотоциклов на 31 декабря 1928 г.

МАН по порядку	Страны	Легковые	Автобусы	Грузовые	Итого	Мотоциклы
		автомобили		автомобили		
1	Соед. Штаты	21.316.657	92.288	3.692.059	25.101.004	117.165
2	Великобритания	946.210	105.362	320.537	1.372.109	715.481
3	Франция	785.200	—	323.70	1.108.900	250.000
4	Канада	980.403	1.618	129.807	1.061.828	7.903
5	Германия	387.700	—	131.406	519.100	491.000
6	Австралия	419.418	—	96.433	515.851	90.000
7	Аргентина	246.084	—	53.775	299.839	2.592
8	Италия	137.000	—	35.000	172.000	80.000
9	Новая Зеландия	125.690	—	25.764	151.454	36.130
10	Бельгия	108.225	—	—	108.225	40.000
11	Швеция	93.575	—	33.323	126.898	45.270
12	Испания	129.920	—	26.581	156.501	35.000
13	Южная Африка	114.000	850	11.000	125.850	37.500
14	Индия	108.000	—	23.500	131.500	25.000
15	Дания	62.623	1.025	25.250	88.898	21.554
16	Бразилия	102.500	—	52.500	155.000	1.500
17	Голландия	57.200	—	23.300	80.500	30.593
18	Мексика	52.500	—	10.000	62.500	—
19	Голл. Ост-Индия	40.726	—	9.157	49.883	2.093
20	Швейцария	48.000	—	12.600	60.600	39.500
21	Куба	31.158	1.778	12.668	45.604	361
22	Япония	46.433	—	26.455	72.888	17.500
23	Ирландия	38.823	—	6.496	45.319	7.853
24	Гавайи	31.488	—	8.177	39.665	315
25	Норвегия	24.554	1.373	10.100	36.027	6.314
26	Уругвай	28.618	623	5.350	34.591	313
27	Алжир	32.828	—	6.616	39.444	3.000
28	Малайские государства	25.820	—	5.276	30.896	891
29	Филиппины	19.089	2.656	5.051	26.796	581
30	Австрия	17.000	—	11.230	28.230	35.389
31	Чехо-Словакия	31.617	1.458	12.328	45.403	26.830
32	Чили	16.000	—	7.500	23.500	350
33	Египет	21.905	1.196	3.429	26.530	3.356
34	Польша	20.500	—	6.500	27.000	4.000
35	Китай	17.551	—	5.579	23.130	1.200
36	Португалия	17.624	—	7.997	25.621	1.500
37	Румыния	22.000	1.500	5.700	29.200	990
38	Порто-Рико	10.440	—	2.599	13.039	144
39	Финляндия	22.420	—	10.018	32.438	5.670
40	О. Цейлон	12.516	2.307	2.316	17.139	3.186
41	Марокко	12.165	—	4.523	16.688	1.802
42	Перу	6.706	—	5.200	11.906	150
43	Венгрия	12.000	—	4.200	16.200	8.500
44	Брит. Зап. Африка	4.500	—	8.500	13.000	2.500
45	Венецуэла	11.100	—	4.650	15.750	—
46	Югославия	8.500	300	2.000	10.800	2.400
47	Колумбия	9.500	—	5.500	15.000	—
48	Франц. Индо-Китай	12.000	—	3.340	15.340	—
49	Панама	6.915	—	—	6.915	375
	Итого	26.783.181	214.334	5.239.984	32.237.499	2.203.745

Нефтеналивной тоннаж мира по состоянию в 1927 г.

(По Roy Cross'y; данные не являются исчерпывающими)

	Число наливных судов	Приблизитель- ная емкость в барр.
Англия		
Anglo-American Oil Co., Ltd., London	21	1.033.856
Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd., London	82	3.230.433
Asiatic Petroleum Co. (Del), New York, London	2	17.000 ¹⁾
Bank Line, Ltd., London	3	135.632
Bear Creek Oil & Shipping Co., Ltd., Liverpool	3	164.504
Морское Министерство (Адмиралтейство)	62	1.549.148
British Mexican Petroleum Co, Ltd., London	9	397.149
British Molasses Co., Ltd., Liverpool	10	459.955
British Tanker Co., Ltd., London	63	3.561.349
Burmah Oil Co., Ltd., London	5	175.410
Eagle Transport Co., Ltd., London	36	2.413.659
Hindustan Steam Shipping Co., Ltd., Newcastle	2	85.000
Hunting S. S. Co., Ltd., Newcastle	2	85.000
Lago Shipping Co., Ltd., London	7	29.377
Lobitos Oilfields, Ltd, London	3	180.427
Luciline Nav. Co., Ltd, London	2	88.000
Lumina S. S. Co., Ltd.	2	94.629
Lutetian Navigation Co., Ltd., London	2	105.358
H. E. Moss & Co. Tankers Ltd., Liverpool	2	113.000
Oil & Molasses Tankers, Ltd., London	2	50.000
Oil Tank S. S. Co., Ltd., London	2	110.913
Saxoleine S. S. Co., Ltd., Newcastle	2	73.500
Sheridan S. S. Co., Ltd., London	2	140.312
Tankers, Ltd., London	9	472.240
Vacuum Oil Co., London	2	78.000
Аргентина		
Национальный флот, Вуенос Аирес	6	188.050
Compania Transportadora de Petroleos, Buenos Aires	2	23.810
Бельгия		
American Petroleum Co., Antwerp, the Hague	6	279.520
Société Anonyme d'Armement, d'Industrie et de Commerce, Antwerp	4	206.649
Германия		
Aktien Gesellschaft Hugo Stinnes, Hamburg	6	36.278
Deutsch - Amerikanische Petroleum Gesellschaft, Hamburg	7	—
Masconomo, G. m. b. H., Hamburg	2	57.660
Голландия		
Petroleum Maats. La Corona, the Hague	4	136.808
American Petroleum Co., the Hague. Antwerp		См. Бельгию

1) См. Соед. Штаты.

	Число наливных судов	Приблизитель- ная емкость в барр.
Голл. Вест-Индия		
Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstadt	20	255.000
Данциг		
Baltisch-Amerikanische Petroleumimport, Danzig	12	1.020.719
Ирландия		
Irish-American Oil Co., Ltd., Dublin	2	91.630
Испания		
Compania Vasco Valenciana de Navegacion, Bilbao	3	69.930
Sociedad Comercial de Oriente, Barcelona	2	83.674
Италия		
Итальянское правительство, Рим	2	69.038
La Columbia, Sta Mar. Per. Trasp. di Pet. e Deri- vati, Genoa	5	246.488
Societa Nazionali Olii Mineral, Genoa	8	166.862
Societa Armatrice Italiana, Genoa	3	79.568
Societa di Navigazione Roma, Rome	3	150.000
Канада		
Imperial Oil, Ltd., Toronto	16	871.591
Норвегия		
Aktiesdampskibsselkap Atlantic, Bergen	2	99.150
Aktieselskap Laboremus, Oslo	2	68.000
Akties Vestlandske Pet. Kompagni, Bergen	2	35.104
Bryde & Dahls Hvalfang, A/S, Sandefjord	2	33.000
Tonsberg Hvalfangeri Akt., Tonsberg	2	117.724
Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen	4	124.270
Wilhelm Wilhelmsen, Oslo	10	641.277
Румыния		
Steaua Romana, Bucharest	3	70.000
Соед. Штаты		
American Italian S. S. Co., New York	2	77.882
American Sugar Transit Corp., New York	2	37.632
American Tanker Corp., Boston	2	129.400
Asiatic Petroleum Co. (Del), New York, London	3	148.881 ¹⁾
Associated Oil Co. (Calif), San Francisco	12	548.436
Atlantic, Gulf & West Indies S. S. Lines, New York	11	869.453
Atlantic Refining Co., Philadelphia	15	867.902
Beacon Transport Co., Everett, Mass.	2	132.098
Bernuth, Lambscke Co., N. Y., Inc., New York	2	129.116

¹ См. Англию.

	Число наливных судов	Приблизитель- ная емкость в баррелях
Bondholders Protective Committee of the National Oil Co. (N. Y.), New York, N. Y.	3	98.000
California Petroleum Corp., Los Angeles	5	405.859
Cape S. S. Co., Philadelphia, Pa.	3	198.443
Cities Service Co., New York and Everett, Mass.	6	407.691
Cuba Distilling Co., New York	5	173.288
Freeport Sulphur Transportation Co., New York	2	55.312
Galena Navigation Co., Houston, Texas	2	64.261
General Petroleum Corp., Los Angeles, Calif.	8	494.194
Guaranty Trust Co. of New York, Trustee, N. Y.	3	326.040
Gulf Refining Co., New York	21	1.030.026
Interallied Maritime Council, New York	5	270.948
Malston Co., Inc., New York	7	462.639
New England Oil S. S. Co., New York	6	404.778
Pan American Petroleum Transport Co., New York	31	1.703.521
Petroleum Navigation Co., New York	2	67.105
Pure Oil S. S. Co., Philadelphia, Pa.	3	198.400
Sinclair Navigation Co., New York	13	619.654
Southern Pacific Co., New York	3	195.616
Standard Oil Co (California), San Francisco, Cal.	20	1.064.191
Standard Oil Co (Indiana), Chicago	2	89.300
Standard Oil Co (N. Y.), New York	37	2.833.401
Standard Transportation Co. (Del), New York	22	1.345.540
Standard Transportation Co., Ltd. (Hong Kong), New York	9	476.966
Sun Oil Co., Philadelphia, Pa.	10	677.448
Sun Shipbuilding Co., Chester, Pa.	2	136.888
The Texas Company, New York	20	1.144.298
Tide Water Oil Co., New York	5	283.732
Union Oil Co. of California, Los Angeles	11	662.506
Union S. S. Co., Los Angeles, Calif.	3	160.156
Военный флот (Морское Министерство), Вашингтон, D. C.	20	1.027.812
Национальный коммерч. флот, (U. S. Shipping Board, Washington, D. C.)	33	1.725.026
Vacuum Oil Co., New York	9	501.909
Франция		
Association Pétrolière, Paris	3	155.243
Compagnie Auxiliaire de Navigation, Paris	8	331.647
Французское правительство, Paris	5	260.405
Les Pétroleos d'Outre-Mer, Société Anonyme, Paris	3	128.215
Soc. Auxiliaire de Transports, Paris	3	139.760
Société Mazout Transport, Paris	2	112.820
Ю.-Африканский Союз		
Kerguelen Sealing & Whaling Co., Ltd., Cape Town	2	5.000
Япония		
Asahi Sekiyu Kabushiki Kaisha, Tokio	3	180.000

НЕФТЯНОЙ РЫНОК СОЕД. ШТАТОВ

Развитие автотранспорта

На 1/1 1929 г. в Соед. Штатах зарегистрировано 24,8 млн. автомобилей против 23,3 млн. на 1/1 1928 г.; прирост за год составил 6%. „Автомобильная плотность“ Соед. Штатов на 1/1 1929 г. определяется отношением: 1 автомобиль на 4,5 душ населения. В соответствии с естественным районированием страны распространение автомобилей в стране неравномерно, неравномерна и плотность.

Районирование автотранспорта

Территорию Соед. Штатов можно разделить на четыре главных района, с точки зрения распространения автомобилей. Первый простирается от реки Миссиссиппи до Атлантического океана. Это — наиболее промышленный и гуще всего заселенный район. Здесь площадь, размером около 29% всей площади страны, населена 70% населения страны. Здесь лежат главные промышленные штаты—Нью-Йорк, Пенсильвания, Охайо, Мичиган, Иллинойс и др. Здесь обращаются 63% общего числа автомобилей в Соед. Штатах. Следующее место занимает область на правом берегу реки Миссиссиппи. Здесь на 32% всей площади страны живут 21% всего населения и обращаются 23% общего числа автомобилей. На третьем месте стоит район Скалистых Гор, с площадью около 21% общей площади и с населением около 3% общего населения; число автомобилей составляет здесь 3% общего числа. Наконец, на четвертом месте стоит тихоокеанское побережье (Калифорния), с площадью около 18% и с населением около 6% от общего населения страны; число автомобилей здесь составляет 11% общего числа.

Производство автомобилей в Соед. Штатах (в тысячах)
(вместе с Канадой)

Г о д ы	Легковые	Грузовые	Итого	Экспорт	% экспорта
1923	3.580	488	4.068	298	7,1
1924	3.318	416	3.734	350	9,4
1925	3.896	532	4.428	503	11,4
1926	3.976	528	3.504	467	10,4
1927	3.086	488	3.574	519	14,5
1928	4.060	540	4.600	600	13,5

За последние пятнадцать лет в американской автомобильной промышленности произошла огромная концентрация: при увеличении продукции в несколько раз число фирм, изготавливающих автомобили с 195 в 1812 г. понизилось до 50 в 1927 г. С того момента, как американская автомобильная промышленность в своей работе сделала установку на массового потребителя, она быстро пошла по пути удешевления продукции: только за десятилетие с 1916 по 1926 г. средняя стоимость автомобиля в Соед. Штатах понизилась на 54%. В соответствии с той же установкой исключительного развития достиг покупательский кредит, имеющий в Соед. Штатах форму продаж на выплату (Installment plan) в течение нескольких лет, при чем автомобиль не переходит в собственность до окончания выплат.

Распределение автомобильной продукции Соед. Штатов по типам характеризуется для легковых автомобилей в 1928 г. следующими цифрами:

	%
Модели для туристов	6
Двухместные открытые	5
Купэ	20
Sedans с 2 дверцами	25
Прочие закрытые	40
Шасси	4

Процент закрытых моделей поднялся с 10% в 1919 г. до 30% в 1922 г., 72% в 1926 г., 80% в 1927 г. и 83% в 1928 г.

Распределение продукции грузовых автомобилей по грузоподъемности характеризуется для 1928 г. следующими цифрами:

Грузоподъемность в тоннах	% всей продукции
до $\frac{2}{4}$	13,9
1 — $1\frac{1}{2}$	54,9
$1\frac{1}{2}$ — 2	19,5
2 — $2\frac{1}{2}$	5,2
$2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$	3,7
$3\frac{1}{2}$ — 5	0,8
5	0,4
свыше 5	1,6

В развитии продукции грузовых автомобилей обнаруживается тенденция, с одной стороны, к увеличению удельного веса грузовиков с грузоподъемностью не свыше 1 тонны. С другой стороны, наблюдается тенденция к увеличению доли грузовиков с грузоподъемностью свыше 5 тонн: за пять лет эта доля возросла с 1 до 2%.

Легковой автотранспорт

Еще в 1927 г. из общего числа семей в Соед. Штатах в 27.500 тыс. 55,7% имели автомобили, причем, по приблизительным подсчетам, 2.700 тыс. семей имели по два автомобиля. В 1927 г. из общего числа легковых автомобилей в 19.237 тыс. лишь 1.140 тыс. принадлежали промышленности. Помимо общего увеличения числа автомобилей, фактором расширения емкости бензинового рынка является более интенсивное использование автомобилей. Одной из причин этого является непрерывное увеличение процента закрытых легковых автомобилей. В 1919 г. процент закрытых авто-

Число автомобилей, зарегистрированных в Соед. Штатах
на 31 декабря 1928 г.

№№ по поряд.	Ш т а т ы	Автомобилей		Итого
		Автомобилей	Грузовиков и автобусов	
1	Алабама	222.900	37.500	260.400
2	Аризона	85.800	7.900	93.700
3	Арканзас	184.900	36.700	221.600
4	Калифорния	1.536.800	221.000	1.757.800
5	Колорадо	223.600	19.200	242.800
6	Коннектикут	270.900	49.000	319.900
7	Делавар	42.000	10.000	52.000
8	Округ Колумбии	133.000	16.300	149.300
9	Флорида	280.700	51.400	332.100
10	Джорджия	277.800	40.700	318.500
11	Айдахо	94.200	11.900	106.100
12	Иллинойс	1.333.000	193.500	1.526.500
13	Индиана	733.000	123.500	856.500
14	Айова	679.200	60.700	739.900
15	Канзас	462.600	56.000	518.600
16	Кентукки	274.000	31.600	305.600
17	Луизиана	240.900	39.800	280.700
18	Мэйн	140.700	28.300	169.000
19	Мерилэнд	250.500	8.900	259.400
20	Массачузетс	673.100	87.000	760.100
21	Мичиган	1.100.800	169.500	1.270.300
22	Миннесота	582.900	89.900	672.800
23	Миссиссиппи	208.300	31.200	239.500
24	Миссури	628.300	71.700	700.000
25	Монтана	105.700	22.400	128.100
26	Небраска	345.200	28.500	373.700
27	Невада	21.900	5.500	27.400
28	Нью Хэмпшайр	90.000	14.200	104.200
29	Нью-Джерси	638.200	141.500	779.700
30	Нью-Мексико	65.900	2.400	68.300
31	Нью-Йорк	1.732.000	392.300	2.124.300
32	Северная Каролина	447.400	44.300	491.700
33	Северная Дакота	177.200	21.800	199.000
34	Охайо	1.482.300	204.200	1.686.500
35	Оклахома	550.000	60.000	610.000
36	Орегон	235.000	23.300	258.300
37	Пенсильвания	1.429.800	232.300	1.662.100
38	Род Айленд	81.500	15.000	96.500
39	Южная Каролина	197.300	23.200	220.500
40	Южная Дакота	169.900	19.900	189.800
41	Теннесси	287.200	29.400	316.600
42	Тексас	1.070.000	159.000	1.229.000
43	Юта	85.500	14.400	99.900
44	Вермонт	79.400	7.800	87.200
45	Вирджиния	308.700	55.700	364.400
46	Вашингтон	349.600	59.000	408.600
47	Западная Вирджиния	221.400	37.500	258.900
48	Уисконсин	659.400	97.800	757.200
49	Уайоминг	49.700	7.400	57.100
	Итого	21.538.000	3.212.000	24.750.000

мобилей по отношению к общему числу легковых автомобилей составлял 9,3%, а в 1925 г. закрытые автомобили составляют уже 56,5, а в 1926 г. уже 72%, причем в 1927 г. уже 80% всего выпуска новых легковых автомобилей заводами составляли закрытые машины. Благодаря этому средний расход бензина на одну машину, несмотря на прогрессирующую экономичность двигателей и сокращение процента грузовых автомобилей, из года в год увеличивается, как показывают нижеследующие цифры, характеризующие средний годовой расход горючего на одну машину (в галлонах):

1917 г.	1919 г.	1921 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
557	501	459	482	475	501	524	552	580

Число автомобилей в с. х. в конце 1928 г. составляло 5.450.

Грузовой и автобусный автотранспорт

В области применения грузовых автомобилей внимание было привлечено случаями применения грузовиков для транспортировки грузов на большие расстояния, в некоторых случаях—до 500 км. Однако, как показало специальное обследование, произведенное федеральным дорожным ведомством в целом ряде штатов, около 80% всего пробега грузовых автомобилей падает на перевозки на расстояние менее 60 км.

В конце 1927 г. в Соед. Штатах насчитывалось 80.040 автобусов, которые распределялись следующим образом: на „путях сообщения общественного пользования“ было занято 42 тыс. автобусов, в том числе на маршрутах между штатами—32.000, а в индивидуальном пользовании—38.000. В конце 1928 г. число автобусов достигло 92.000, причем городские ж. д. эксплуатировали 9.900 автобусов, а паровые ж. д.—1.250.

Автобусное сообщение на больших расстояниях (до 1 тыс. км. и свыше) является более дешевым по сравнению с ж.-д., почему к нему прибегают менее состоятельные слои населения. К концу 1927 г. на 1.000 кв. миль поверхности Соед. Штатов приходилось 2,3 мил. автобусных линий, 2,4 мил. ж.-д. линий и 0,4 мил. трамвайных линий.

Бензиновый рынок Соед. Штатов

Цены на бензин

О фирмах и их значении на рынке см. ниже „Концентрация американской нефтепромышленности“ (стр. 36—46).

Во всех штатах цены на бензин, объявляемые различными о-вами группы Стандарт, имеют значение справочных биржевых или официальных цен. Стандарт объявляет так наз. „tankwagon-prices“, т. е. цены на тот или иной продукт с доставкой в авто-цистернах к покупателю. Между ценой „танк-вагон“ на бензин и отпускной розничной ценой на бензин из насосов разница составляет, за исключением исключительных периодов, два цента на галлон. Политика цен группы Стандарт в каждый данный момент определяется его борьбой против независимых оптовиков. Хотя независимые оптовики в общем и среднем играют достаточно скромную роль, выражающуюся в 10—15% общей емкости рынка, но в отдельные моменты и на отдельных частях американского рынка они способны оказывать серьезную конкуренцию крупным трестам, которые в таких случаях не останавливаются перед ожесточенной войной цен. Независимые оптовики усиливаются там, где имеется независимая от трестов мощная производственная база, и поэтому участие оптовиков в общей реализации бензина больше всего

в штатах, расположенных вокруг Мид-Континента. Если в районе реализации о-ва Стандарт оф Нью-Йорк 8 крупнейших фирм контролируют 80% реализации бензина, а в районе деятельности о-ва Стандарт оф Нью-Джерси даже 90% общей реализации, то в районе о-ва Стандарт оф Индиана крупнейшие 8 фирм реализуют 63%, а в районе о-ва Магнолия, охватывающем главные нефтедобывающие штаты — Оклахому, Техас и Арканзас, крупнейшие фирмы контролируют всего 53% реализации. В борьбе против оптовиков Стандарт нередко имеет союзников в лице крупнейших независимых. С другой стороны, на американском рынке не редкость и война цен между Стандардом и крупнейшими независимыми на каком-либо отдельном участке. Одним из излюбленных методов борьбы с оптовиками являются тайные скидки, предоставляемые крупным промышленным потребителям бензина, а то и более широким кругам покупателей. Со смягчением конкуренции уменьшаются скидки. В 1925 г. о-во Стандарт оф Индиана объявило о введении официальной шкалы скидок при поставках бензина с доставкой в авто-цистернах (quantity discount system). Эта шкала, вызвавшая бурю протестов со стороны оптовиков, характеризуется следующими цифрами. При поставке одновременно свыше 50 галл. скидка составляет 1 цент; кроме того, при месячном заборе не менее 6 тыс. галл. скидка составляет полтора цента, не менее 10 тыс. галл. — 2 цента, не менее 15 тыс. галл. — 3 цента, считая в этих скидках и основную скидку в 1 цент при отпуске не менее 50 галл. за один раз. Впоследствии, с изменением условий, эта шкала скидок была заменена другой: при отпуске не менее 500 галл. в мес. — 2 цента, 2 тыс. галл. — 2½ цента и 3 тыс. галл. — 3 цента за галлон.

О динамике цен см. табл. на стр. 35.

Методы бензиновой торговли

В настоящее время отпуск бензина из автоматических насосов является в Соед. Штатах единственным методом торговли, и лишь на самых далеких окраинах, как, напр., в Аляске, можно встретить бензиновую жестянку. Благодаря широкому интересу к рационализации всякого рода торговли, проявляющемуся в настоящее время в Соед. Штатах, структура розничной торговли бензином была предметом специальных исследований. По данным, относящимся к концу 1927 г., общее количество пунктов, где производится продажа бензина в розницу, составляло 317.000, в том числе 125.000 так наз. „заезжих“ (drive in) бензино-распределительных станций, 52.000 гаражей с установленными насосами и 140.000 наливных пунктов, расположенных на дорогах или у уличных тротуаров. Из 125.000 „заезжих“ станций 20.000 принадлежали крупнейшим или крупным нефтяным компаниям, имеющим собственное производство, и 105.000 — не имеющим собственного производства независимым компаниям (оптовикам) или индивидуальным собственникам. Из 20.000 „заезжих“ станций, принадлежащих крупнейшим или крупным компаниям, свыше половины не эксплуатировались ими непосредственно, а сдавались в аренду. Эти „заезжие“ станции имеют различное число насосов, доходящие на наиболее крупных станциях до 10, в среднем же на каждую из 20.000 станций, принадлежащих крупнейшим или крупным компаниям, приходилось 3,3 насоса, на каждую из 105.000 станций, принадлежащих независимым компаниям или индивидуальным владельцам, приходилось в среднем 2,3 насоса, на каждый из гаражей — в среднем 2 насоса и, наконец, на каждый из придорожных наливных пунктов — 1,35 насоса. Первоначальная стоимость „заезжих“ бензино-распределительной станции колеблется в довольно широких пределах, в зависимости не

только и не столько от числа насосов, сколько от размеров и комфортабельности самой станции и наличия различного рода приспособлений и специального оборудования для обслуживания автомобилистов. Высокая конкуренция на американском бензиновом рынке привела к тому, что в борьбе за так наз. „галлонаж“, т. е. за увеличение размеров сбыта, нефте-торговые компании не останавливались перед очень большими капитальными затратами на „заезжие“ станции. В настоящее время в Соед. Штатах уже не является редкостью станция стоимостью в 50.000 долл. и выше. Подобные станции получили название „сверх-станций“ (super-station). Тип подобной „сверх-станции“ непрерывно изменяется и усложняется. Постепенно „сверх-станции“ приближаются по характеру к гостиницам для автомобилистов, с комнатами для отдыха и даже для ночлега, со столовыми, курительными комнатами и т. п. Первоначальным стимулом к строительству „сверх-станций“ является стремление к увеличению реализации бензина на 1 насос, но вместе с тем рентабельность подобных „сверх-станций“ зависит также от поступлений по другим статьям, кроме отпуска бензина. Средний отпуск бензина на насос значительно выше для „сверх-станций“, нежели для придорожных бензино-распределительных пунктов, как показывает нижеследующая таблица, характеризующая всю структуру розничной торговли бензином:

	Число пунктов	Число насосов на 1 пункт	Всего насосов	Тоже в %	Отпуск на 1 насос в год галлонов	Общий отпуск в %
„Заезжие“ станции:						
Принадлежащие и экспл. крупн. компаниями (трестами) . . .	6.000	4	24.000	4	22.500	5,6
Принадл. крупнейшим компан. и сдаются в аренду	6.000	3	18.000	3	20.000	3,7
Принадл. крупным комп.	8.000	3	24.000	4	16.700	4,1
Итого принадл. больш. компан.	20.000	3,3	66.000	11	19.700	13,4
Принадл. независ. оптов. или индивид. собств.	105.000	2,3	245.000	40	22.800	54,1
Всего „заезжих“ станций . . .	125.000	2,49	311.000	52	22.400	67,5
Гаражи	52.000	2	104.000	17	14.400	14,5
Придорожные пункты	140.000	1,35	189.000	31	8.700	15,9
Непооср. сдача потреб.	—	—	—	—	—	2,1
Всего распредел. пункт. . .	317.000	1,9	604.000	100	16.000	100

Средняя стоимость „заезжих“ станции, принадлежащей и эксплуатируемой крупнейшей компанией, составляет 20.000 долл., сдаваемой крупнейшей компанией в аренду—10.000 долл., принадлежащей крупной компании—около 10.000 долл., принадлежащей независимой компании или индивидуальному собственнику—около 5.000 долл. Общая стоимость всех „заезжих“ станций, таким образом, составляет около 750.000 тыс. долл. Стоимость придорожного распределительного пункта, имеющего только 1 или 2 насоса, составляет около 300 долл. на насос, и, таким образом, общая стоимость этих 140.000 пунктов составляет около 57 млн. долл. Кроме того, стоимость 104.000 насосов, установленных в гаражах, составляет около 31 млн. долл. Годовая норма амортизации насосов обычно принимается в 20%.

Особенностью розничной торговли бензином в Соед. Штатах является то, что насосы в подавляющем числе случаев составляют собственность нефтяной компании, снабжающей бензином данный распределительный

пункт. Это всецело объясняется стремлением компании обеспечить за собою исключительное право продажи своего бензина через данный насос, а отнюдь не стремлением розничника переложить тяжесть капитальных затрат по оборудованию пункта на нефтяную компанию. Даже в тех случаях, когда розничник не останавливается перед значительными затратами на постройку собственной „заезжей“ станции стоимостью самое меньшее в несколько тысяч долл., он не ставит собственных насосов, стоящих всего по 300 долл. за насос, а предоставляет это сделать той компании, которая будет снабжать его станцию бензином. Получая эти насосы от компании в аренду, он выдает обязательство продавать через эти насосы бензин только этой компании. Эта своеобразная практика привела к очень острой конкуренции между нефтяными компаниями и в последнее время вызвала сильную реакцию. Проект нефтеторгового кодекса, разработанный Американским нефтяным институтом в 1928 г. и впервые оглашенный на съезде института в Чикаго в декабре 1928 г., содержит, как основное, положение о том, что всякого рода оборудование для распределения бензина и смазочных масел не должно сдаваться в аренду нефтяными компаниями с обязательством арендатора продавать с помощью этого оборудования продукт только компании, сдавшей оборудование в аренду. Это постановление встретило выраженное официальным образом сочувствие и поддержку со стороны Федеральной торговой комиссии, санкционировавшей кодекс официально в июле 1929 г.

В Соед. Штатах имеют распространение насосы как поршневого, так и так наз. „видимого“ типа, при чем первые составляют приблизительно $\frac{2}{3}$, а вторые — $\frac{1}{3}$ общего числа насосов.

Распределение 125.000 „заезжих“ станций по основным нефтеторговым районам Соед. Штатов характеризуется нижеследующими цифрами:

Р а й о н	Всего „заезжих“ станций	В том числе принадл. крупнейш. комп.
Новая Англия	10.020	880
Средне-Атлантический	24.830	1.160
Сев.-вост. центральный	3.150	4.160
Сев.-зап. центральный	14.160	1.455
Южно-Атлантический	10.810	1.470
Юго-вост. центральный	4.810	750
Юго-зап. центральный	12.760	1.040
Скалистые горы	4.170	425
Тихоокеанский	13.260	1.030
Итого	124.970	12.370

Для характеристики структуры себестоимости бензина могут служить нижеследующие данные, относящиеся к розничной торговле бензином по трем американским пунктам: Мильвоки, Детройт и Девенпорт. Розничные цены и калькуляция представлены в следующей таблице:

	Мильвоки		Детройт		Девенпорт	
	В цент. загалл.	%	В цент.	%	В цент.	%
Бензиновый налог	3,00	16,5	3,00	16,8	3,00	17,1
Расход по распределительным колонкам	2,00	11,0	2,00	11,2	2,00	11,4
Складские расходы	3,74	20,8	3,32	13,0	3,41	19,6
Ж.-д. транспорт	2,61	14,4	3,73	20,7	2,34	13,4
Стоимость перегонки в Оклахоме (включ. доставку по трубопроводу)	2,37	13,1	2,37	13,3	2,37	13,5
Сырая нефть у скважин в Оклахоме	4,38	24,2	4,38	24,6	4,38	25,0
Розничная цена	13,1	100,0	18,80	100,0	17,50	100,0

Мазутный рынок Соед. Штатов

Потребление газойля и нефтетоплива в Соед. Штатах в 1926 и 1927 г.г.
(в тыс. барр.)

Потребители	1926 г.	1927 г.	Потребители	1926 г.	1927 г.
1. Жел. дороги . . .	72.217	70.094	10. Лесопильн. и де- ревообд. пром.	3.183	2.370
2. Бункерн. топл., вкл. потребл. на- ливн. судов . . .	79.287	88.205	11. Цемя. промышл.	5.586	5.040
3. Коммун. пред- прият. (газов. за- воды и электрос- станции)	33.651	29.774	12. Керам. пром. . .	3.216	3.270
4. Металлургия и горн. промышл. . .	8.951	6.831	13. Пищ. пром. . . .	7.674	7.143
5. Желез. и стале- лит. промышл. . .	16.102	17.196	14. Проч. отрасли промышл.	23.017	11.352
6. Хим. промышл. . .	1)	2.189	15. Потребл. „ком- мерч. топливн. устройств“ . . .	13.874	15.143
7. Автомобильная промышл.	1.603	1.686	16. Домашн. отопл.	2.905	6.377
8. Текстильная про- мышл.	1)	4.620	17. Флот и водный транспорт	6.541	6.505
9. Бум. промышл. . .	1)	9.160	18. Потребл. нефт. комп. как топл.	48.701	43.452
			19. Разн. потреб. .	7.514	9.353
			Итого	334.022	333.760

Потребление нефтетоплива в Соед. Штатах за 1919—1925 г.г.
(в тыс. барр.)

Вид топлива и потребитель	1919 г.	1920 г.	1921 г.	1922 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.
Сырая нефть							
На промыслах	5.600	4.647	4.261	5.747	4.316	4.284	4.286
На нефтепроводах . . .	—	—	1.668	1.767	1.715	1.852	1.825
Мазут							
На нефтеперераб. зав. . .	23.717	—	—	—	—	—	50.455
Жел. дороги	37.763	45.945	39.558	43.527	5.558	58.950	58.520
Пароходы иностр. плав. .	14.031	26.335	27.076	31.692	37.582	43.328	42.827
Военный флот	5.845	7.530	6.372	5.827	7.044	7.100	7.404
Госуд. торговый флот:							
Нефть Соед. Штатов . .	3.000	2.000	3.361	17.515	19.049	18.579	12.570
Мексиканская нефть . .	7.000	14.742	11.936	—			
Неизв. происхождения .	2.500	4.185	3.824	714			
Итого	12.500	20.927	19.121	18.229	19.049	18.579	12.570
Для обогащ. газа	22.700	21.982	21.380	20.238	22.156	23.000	23.000
В электроцентралях . . .	11.050	13.123	12.045	13.197	14.679	16.630	10.246

1) Учтено в группе „Проч. отрасли промышл.“

Географическое распределение потребления нефтепродуктов в Соед. Штатах

Р а й о н	1926 год		1927 год	
	Тыс. барр.	%	Тыс. барр.	%
Тихоокеанское побережье	104.321	31,23	106.797	32,00
Южные штаты центр. части Сев. Америки	90.960	27,23	84.598	25,34
Средние штаты атлант. побережья	75.105	22,48	75.191	22,53
Северные штаты центр. части Сев. Америки	21.903	6,56	27.278	8,17
Штаты Нью-Ингленд	20.799	6,23	20.782	6,23
Штаты района Скалистых гор	6.682	2,00	7.271	2,18
Южные штаты атлант. побережья	14.252	4,27	11.843	3,55
Всего	334.022	100,00	333.760	100,00

Весь торговый флот Соед. Штатов с выделением работающего на нефтяном топливе, характеризуется, по состоянию на 1 июля, нижеследующими цифрами:

	(В тыс. рег. тонн).				
	Общий тоннаж	В т. ч. парусн.	Весь паровой тоннаж	В т. ч. пароходы с нефтян. топками	Теплоходы
1926	12.446	973	11.201	9.002	272
1927	12.155	899	10.878	8.876	378
1928	12.093	544	10.785	8.893	465

Бункерная торговля

Нью-Орлеанс является прекрасно оборудованным портом для экспорта нефтепродуктов и для бункеровки судов нефтепродуктом. 12 нефтяных компаний имеют бункерные инсталляции в виде пристаней или барж. Перечень инсталляций Нью-Орлеанса дает представление вообще о постановке бункерного дела в Соед. Штатах.

Ф и р м а	Емкость резерв. в барр.	Источники снабжения	Бункерн. способн. в час (в барр.)	Глубина у пристани (в фут.)	Число барж	Емкость барж в барр.
Луизиана Ойл Экспортинг Ко	110.000	Северная Луизиана	600	30	—	—
Мексикан Петр. Корп.						
1) Destrahan	440.000	Мексика	2.000—5.000	30	4	25.000
2) Soutport	220.000	"	2.000	35	—	—
Нэшнвал Петр. Корпор.	64.000	"	2.500	40	2	3.500
Нью-Орлеанс Рифайнинг Ко	330.000	"	3.500	34	1	9.000
Тексас Ко	204.568	Тексас и Мексика	1.500	35	2	5.500 и 1.200
Синклер Рифайн. Ко	250.000	Мексика и Соед. Шт.	3.000	40	2	20.000
Стандард оф Луизиана	100.000	Батон Руж	3.000	17	Несколько от 5—18 тыс. каждая	
Юнион Петр. Ко	110.000	Соед. Шт.	1.000	35	—	—
Виншип Ко	12.500	Соед. Шт. и Мексика	1.200	30	2	по 14.000 каждая
Чальмет Ойл энд Рифайн. Ко	65.000	Мексика	3.000	30	—	—
Гольф Рифайнинг	110.000	Тексас	1.500	26	—	—
Айлайд Рифайн. Корпор.	500.000	Мексика	1.500	—	3	5.000

Товарный баланс по отдельным нефтепродуктам в Соед. Штатах за 1919—1928 г.г.

1. Товарный баланс по бензину

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Продукция	94.285	116.251	122.704	147.672	179.903	213.325	259.601	299.734	330.435	377.183
Импорт	203	964	900	1.479	4.555	3.454	3.812	6.052	5.002	4.296
Зависы на 1 января	7.079	10.688	11.009	13.954	21.043	25.593	30.821	38.875	39.023	33.316
Итого	101.517	127.853	134.613	163.105	205.501	242.372	294.234	344.661	374.460	414.795
Потребление	81.781	101.207	107.488	127.965	159.172	185.005	223.868	261.786	296.807	328.832
Экспорт	9.098	15.637	13.171	11.157	20.736	28.967	31.491	43.852	44.337	52.797
Зависы на 31 декабря	10.638	11.009	13.954	21.043	25.593	30.821	38.875	39.023	33.316	33.166
Итого	101.517	127.853	134.613	163.105	205.501	243.793	294.234	344.661	374.460	414.795

2. Товарный баланс по керосину

Продукция	55.753	55.240	46.313	54.913	55.927	60.026	59.689	61.708	56.113	60.156
Импорт	—	—	—	—	6	9	32	75	55	204
Зависы на 1 января	9.050	8.079	9.359	8.119	6.692	6.743	8.594	7.121	8.575	7.715
Итого	64.803	63.319	55.672	63.032	62.625	66.778	68.315	68.964	64.743	68.075
Потребление	33.187	33.079	29.556	34.851	35.533	36.711	39.982	38.600	37.491	37.008
Экспорт	23.537	20.884	17.997	21.489	20.949	21.961	21.212	21.789	19.537	22.066
Зависы на 31 декабря	8.079	9.359	8.119	6.692	6.743	8.594	7.121	8.575	7.715	9.001
Итого	64.803	63.319	55.672	63.032	62.625	67.266	68.315	68.964	64.743	68.075

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Продукция	20,161	24,922	20,901	26,304	26,128	27,499	31,055	32,263	31,721	34,659
Импорт	—	—	—	—	29	11	38	33	8	13
Запасы на 1 января	3,308	3,269	3,822	5,161	5,613	5,781	6,420	7,253	7,576	7,860
Итого	23,467	28,191	24,723	28,465	31,770	33,291	37,513	39,579	39,305	42,532
Потребление	13,600	14,726	12,587	14,912	17,619	18,124	20,571	22,657	21,669	23,137
Экспорт	6,597	9,643	6,975	7,940	8,370	9,104	9,689	9,346	9,776	11,055
Запасы на 31 декабря	3,270	3,822	5,161	5,613	5,781	6,420	7,253	7,576	7,860	8,340
Итого	23,467	28,191	24,723	28,465	31,770	33,648	37,513	39,579	39,305	42,532

4. Товарный баланс по нефтепродукту (вместе с газойлем).

Продукция	181,602	210,987	230,091	254,910	287,480	320,476	364,991	385,195	393,068	427,237
Импорт	—	—	—	—	12,287	12,927	12,244	14,425	8,124	7,208
Запасы на 1 января	15,691	17,033	19,938	31,697	31,065	36,072	75,520	109,604	109,604	127,741
Итого	197,293	227,990	250,029	286,607	330,832	339,475	452,755	489,234	500,796	562,186
Потребление	163,017	185,514	195,377	237,063	261,388	290,797	307,020	336,365	336,365	383,974
Экспорт	17,273	22,538	22,935	13,479	33,372	37,248	38,071	38,347	38,347	44,462
Запасы на 31 декабря	17,003	19,938	31,697	31,015	36,072	75,520	109,604	112,108	112,108	134,901
Итого	197,293	227,990	250,029	286,607	330,832	403,535	452,755	489,890	500,796	560,764

Нефтедобывающая промышленность Соед. Штатов

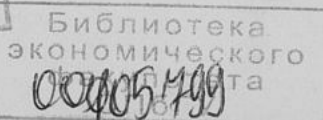
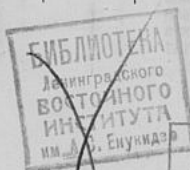
Добыча нефти в Соед. Штатах (в тыс. барр.)

Ш т а т ы	1919	1924	1925	1926	1927	1928	Средн. добыча на 1 кв. в 1927 г. в сутки (в барр.)	Число кв. на 31 декабря 1927 г.
1. Калифорния	101.764	230.063	230.147	224.117	230.751	231.982	56,02	11.284
2. Оклахома	87.783	176.206	173.270	177.651	276.022	249.538	12,28	61.578
3. Техас	85.900	135.361	144.783	172.545	220.030	256.888	21,74	21.726
4. Арканзас	—	48.167	78.407	58.729	40.411	32.295	23,62	4.688
5. Канзас	30.000	29.571	38.151	41.346	41.943	38.332	5,89	19.648
6. Уайоминг	13.000	39.251	29.229	25.465	20.983	21.415	16,58	3.468
7. Луизиана	14.853	20.638	21.537	24.283	24.330	21.626	17,07	3.903
8. Иллинойс	10.165	8.041	7.863	7.770	6.873	6.459	1,11	16.975
9. Пенсильвания	7.500	7.529	7.831	8.971	9.842	9.876	0,34	78.000
10. Огайо	7.300	6.797	7.175	7.307	7.542	7.030	0,52	39.500
11. Кентукки	9.347	7.396	6.770	6.297	6.590	7.325	1,33	13.585
12. Зап. Вирджиния	7.900	5.924	5.780	5.962	6.033	5.704	0,82	20.200
13. Монтана	297	2.785	4.122	7.744	5.171	3.925	14,07	964
14. Нью-Йорк	890	1.482	1.680	1.934	2.237	2.573	0,43	14.100
15. Колорадо	120	391	1.171	2.776	2.722	2.722	49,40	151
16. Нью-Мексико	—	81	1.096	1.695	1.214	959	13,80	241
17. Индиана	900	936	823	785	852	1.053	0,8	2.665
18. Теннесси	—	6	23	44	62	47	4,73	36
19. Мичиган	—	—	—	103	436	595	3,83	312
20. Прочие	—	—	—	30	—	—	—	—
Итого	377.719	720.625	759.842	775.554	903.844	900.364	7,76	319.027

Баланс сырой нефти в Соед. Штатах (в тыс. барр.)

	1923	1924	1925	1926	1927	1928
1. Добыча	732.407	713.940	763.743	770.874	901.129	900.364
2. Ввоз	82.015	77.775	61.824	60.382	59.383	79.583
3. Запасы на 1 января	291.630	374.512	417.619	431.646	402.299	465.843
Итого	1.106.052	1.166.227	1.243.186	1.262.902	1.361.811	1.445.790
4. Вывоз	17.385	17.973	13.337	15.407	15.844	18.973
5. Запасы на 31 декабря	374.512	417.619	431.646	402.299	465.843	484.401
6. Потребление	714.155	730.635	798.203	845.196	880.124	942.416
7. Нехватка (6—1)	18.252 ¹⁾	16.695	34.460	74.322	21.005	42.052
8. Импорт нетто	64.630	59.802	48.487	44.975	42.539	60.610
9. То же по отнош. к потреблению (в %)	19,0	6,2	6,1	5,3	4,8	6,4

¹⁾ Изъяснен. Справочник.



Бурение скважин на нефть в Соед. Штатах

Годы	Общ. число скваж. в эксплуат.	Число закончен. бурением скважин за год	Число безрезульт. бурений за год	Число получ. газов. скваж. за год	Число получ. производ. за год	Нач. сут. производ. нов. скваж. (бarr.)	Средн. сут. производ. всех скваж. (бarr.)
1917	—	22.355	4.718	1.964	15.673	88,2	—
1918	—	24.926	5.733	2.225	16.986	87,6	—
1919	239.650	28.512	5.756	2.077	20.679	166,3	4,41
1920	263.388	26.385	7.375	2.272	26.738	126,6	4,60
1921	279.520	21.091	4.993	2.135	13.968	199,1	4,63
1922	—	23.721	5.349	2.121	16.201	241,4	—
1923	286.569	24.658	6.094	2.011	17.318	371,0	6,61
1924	299.100	21.888	5.044	2.257	14.587	221,0	6,20
1925	306.100	25.623	6.735	2.330	16.523	260,0	6,50
1926	315.717	29.319	7.965	2.341	18.955	193,7	6,70
1927	319.027	24.143	7.210	2.491	14.442	340,4	7,76
1928	327.800	22.331	7.078	2.727	12.526	667,9	7,6

Нефтеперерабатывающая промышленность Соед. Штатов
Выход и/продуктов в % по отношению к переработанной сырой нефти

Г о д ы	Бензин	Керосин	Мазут и газ	Смаз. масла
1890	10,3	75,2	—	2,1
1889	12,8	65,9	—	7,7
1899	12,9	57,6	14,0	9,1
1904	10,3	48,3	12,8	11,6
1909	10,7	33,0	33,6	10,7
1914	18,2	24,1	46,5	6,6
1917	21,5	13,1	49,2	5,7
1918	25,3	13,3	53,5	6,2
1919	25,2	15,4	50,2	5,6
1920	26,1	12,7	48,6	5,7
1921	27,1	10,5	51,9	4,7
1922	28,8	11,0	50,9	4,7
1923	30,0	9,6	49,5	4,5
1924	31,2	9,3	49,3	4,3
1925	32,4	8,1	49,3	4,2
1926	35,2	7,9	46,7	4,1
1927	39,9	6,7	47,5	3,8
1928	41,4	6,6	46,8	3,8

Пуск нефти в переработку в Соед. Штатах
(в тыс. barr.)

Г о д ы	Нефть, добытая в Соед. Штатах	Импортная нефть	И т о г о
1922	434.976	65.730	500.706
1923	538.252	42.980	581.230
1924	597.954	45.765	643.719
1925	698.582	41.338	739.920
1926	737.598	44.963	782.561
1927	779.813	48.701	828.514
1928	835.157	77.674	912.831

Нефтеперерабатывающие заводы в Соед. Штатах по состоянию на 1 января 1928 и 1929 г. (пропуск. способн. в барр.)

1928 г.	Число заводов	Сут. пропуск. способность	Число работ. заводов	Сут. пропуск. способность работ. заводов	Число закрыт. заводов	Сут. пропуск. способность закр. завод.	Число завод., обор. для кре-кинга	Суточная проп. способ. кре-кинга-установок
Аризона	1	600	1	600	—	—	—	—
Арканзас	11	32.500	7	27.500	4	5.000	5	9.700
Калифорния	64	869.750	43	911.700	21	58.050	11	114.300
Колорадо	3	3.450	3	3.450	—	—	2	1.900
Джорджия	1	5.000	1	5.000	—	—	1	2.000
Иллинойс	13	101.900	10	94.700	3	7.200	7	59.500
Айова	1	1.500	—	—	1	1.500	1	1.000
Индiana	7	109.800	4	105.500	3	4.300	4	96.000
Канзас	28	150.700	15	126.000	11	24.700	14	68.800
Кентукки	12	24.800	6	13.400	6	11.400	3	2.900
Луизиана	20	227.380	14	211.180	6	16.200	5	56.800
Мериленд	4	53.000	3	46.000	1	7.000	2	45.480
Массачузетс	3	63.000	3	63.000	—	—	2	18.500
Миссури	4	19.000	2	13.500	2	5.500	2	11.000
Монтана	15	18.550	10	15.300	5	3.250	—	—
Нью-Джерси	9	284.000	9	284.000	—	—	7	147.700
Нью-Йорк	4	35.500	4	35.500	—	—	3	14.000
Нью-Мексико	7	5.850	4	3.350	3	2.300	—	—
Охайо	16	55.900	13	52.950	3	2.950	6	30.650
Оклахома	67	325.200	41	255.000	26	70.200	25	103.550
Пенсильвания	50	187.000	45	184.500	5	2.500	18	65.700
Род-Айленд	2	12.500	2	12.500	—	—	1	10.000
Южн. Каролина	1	15.000	1	15.000	—	—	1	30.680
Теннессон	2	750	—	—	2	750	—	—
Тексас	92	710.300	55	624.650	37	85.650	20	351.300
Юта	2	5.000	2	5.000	—	—	1	9.000
Вирджиния	1	2.500	1	2.500	—	—	—	—
Вашингтон	2	1.500	—	—	2	1.500	—	—
Зап. Вирджиния	4	10.500	4	10.500	—	—	—	9.724
Уайоминг	12	96.600	9	93.300	3	3.300	7	67.400
Итого	456	3.428.830	312	3.115.580	144	313.250	148	1.327.584
Тоже на 1/1—1929 г.	458	3.693.550	335	3.427.350	123	266.200	169	1.488.100

Нефтеперерабатывающие заводы в Соед. Штатах (в барр.)

		В постройке		Законченные постройкой	
		Число	Сут. перераб. способн.	Число	Сут. перераб. способн.
Январь	1914	—	—	176	—
»	1919	—	—	289	1.295.115
»	1920	99	263.500	373	1.530.565
»	1921	44	76.800	415	1.888.800
»	1922	30	59.950	479	2.109.200
Ноябрь	1924	8	18.200	547	2.814.332
Январь	1925	6	37.000	541	2.827.837
Май	1925	4	11.000	550	2.853.842
Январь	1928	2	5.500	510	2.852.967
»	1927	7	61.000	466	3.061.007

**Нефтеперерабатывающая промышленность Соед. Штатов (по данным
цензовой статистики). (Количество в тыс. барр.)**

	1921 г.	1923 г.	1925 г.	1927 г.
Число предприятий	366	382	359	354
Переработано сырой нефти	433.363	601.748	737.564	832.383
Выработано бензина	127.934	186.917	269.754	318.706
" керосина	46.171	53.307	56.237	52.879
" и/топлива	232.122	285.152	347.113	365.900
" смаз. масел	22.601	27.397	32.309	32.873
" гудр. и смол.	4.964	6.643	9.654	7.695

**Нефтеперерабатывающая промышленность Соед. Штатов (по данным
цензовой статистики)**

Г о д ы	Число промышлен. завед.	Число работ.	Сумма зарплаты в тыс. долл.	Стоимость материалов, посуды, топл. и энергии в тыс. долл.	Ценность продукции в тыс. долл.
1859	78	1.473	556	3.062	6.398
1869	170	1.870	1.185	21.450	26.942
1879	86	9.869	4.382	34.999	43.705
1889	94	11.403	5.872	67.919	85.001
1899	67	12.199	6.717	102.859	123.929
1904	98	16.770	9.989	139.387	175.005
1909	147	13.929	9.830	199.273	236.998
1914	176	25.366	19.397	325.285	396.361
1919	320	58.889	89.750	1.247.908	1.632.533
1921	366	63.189	102.294	1.382.170	1.727.440
1923	382	66.717	103.834	1.425.053	1.793.700
1925	358	65.218	104.485	1.888.603	2.373.178
1927	354	71.234	113.717	1.752.997 ¹⁾	2.142.649

**Переработка нефти в Соед. Штатах (в объемных и весовых единицах)
(По данным Горного Бюро Соед. Штатов)**

	1928 г.		1927 г.	
	Тыс. барр.	Мли. тонн	Тыс. барр.	Мли. тонн
Пущено в переработку:				
Нефти, добытой в Соед. Штатах	835.157	112,8	779.813	105,3
Импортированной нефти	77.674	11,3	48.701	7,1
Полуфабрикатов	45.708	6,9	39.635	5,1
Газового бензина	35.365	4,1	32.161	4,2
Итого	993.904	134,1	900.310	121,9
Получено из переработки:				
Бензина	377.183	44,9	330.435	39,2
Керосина	60.156	7,8	56.113	7,3
Нефтетоплива	425.755	12,2	393.066	57,4
Смазочных масел	34.659	5,0	31.721	4,6
Парафина (тыс. англ. фунт.)	630.144	0,3	584.347	0,3
Кокса (тыс. тонн)	1.427	1,4	1.145	1,2
Асфальта (тыс. тонн)	3.297	3,3	3.419	3,4
Проч. готовые продукты	9.401	1,3	7.405	0,9
Полуфабрикаты	29.870	24,0	26.995	3,6
Потери	29.028	3,9	28.329	3,3
Итого	—	134,1	—	121,7

¹⁾ В т. ч. топливо и покупная энергия—103.708 тыс. долл.

Крекинг-установки в Соед. Штатах

Р а й о н	1926 г.				1925 г.			
	Число устано- вок	Общая емкость в сутки в барр.	Прона. способ. на бензин в сутки в барр.	% выхода бензина	Число устано- вок	Общая емкость в сутки в барр.	Прона. способ. на бензин в сутки в барр.	% выхода бензина
Атлант. побер.	392	184.700	58.530	30,6	399	167.570	47.775	32,9
Аппалачи	143	27.376	9.113	33,3	115	24.226	5.656	32,8
Индиана-Иллинойс	871	186.156	58.845	31,6	626	169.706	49.560	32,3
Оклахома-Канзас	455	157.500	51.859	32,9	471	119.300	37.925	34,4
Тексас	354	208.165	65.722	31,9	348	180.500	53.190	33,6
Луизиана и Арканзас	161	51.840	18.830	36,3	157	70.000	13.530	32,6
Скалистые горы	337	79.803	26.178	32,8	396	97.190	28.880	30,3
Калифорния	48	46.550	15.070	32,4	15	13.000	675	29,3
Итого	2.559	940.090	302.147	32,1	2.527	832.692	226.101	32,8
Ш т а т ы:								
Арканзас	22	9.700	4.780	49,3				
Калифорния	46	46.550	15.070	32,4	нет	нет	нет	нет
Иллинойс	94	43.900	14.990	34,1				
Индиана	328	98.000	30.958	31,6				
Канзас	182	55.000	16.649	30,3				
Кентукки	65	19.500	5.640	28,8				
Луизиана	189	42.140	14.050	33,3				
Нью-Джерси	239	83.700	24.950	29,8				
Охайо	248	32.197	9.692	30,1				
Оклахома	211	88.500	30.370	34,5				
Пенсильвания	120	69.035	21.045	30,5				
Тексас	354	208.165	65.722	31,9				
Уайоминг	303	74.000	24.430	33,0				
Другие	201	71.603	23.601	33,0				
Итого	2.559	940.090	302.147	32,1	—	—	—	—
Система крекинга								
Bruin	25	2.520	885	35,1	28	2.820		
Burton	1.555	337.805	107.477	31,8	—	—		
Cross	134	123.600	36.991	29,9	99	74.600		
Dubbs	137	94.800	37.840	39,9	113	61.100		
Fleming	80	7.200	2.825	39,2	42	9.800		
Holmes-Manley	90	90.000	30.628	34,0	—	—		
Jenkins	18	16.100	4.640	28,8	7	4.300		
Tube and Tank	69	67.200	21.473	32,0	—	—		
Прочие	501	200.865	59.388	29,6	2.238	680.072		
Итого	2.559	940.090	302.147	32,1	2.527	832.692	226.191	32,8

Калькуляция крекинга по системе Кросса при работе на газойле¹⁾
 (данные о-ва Indian Refining Co, относ. к 1925 г., по Roy Cross'y)

	В %	В галл.	По цене (цент.)	Сумма (в долл.)	Тоже на баррель сырья (долл.)
Выход продуктов					
Бензин	32,41	8.883.799	1202	1.067.629,06	—
Для вторичной переработки	58,22	15.955.319	0429	684.670,45	—
Остатки	3,89	1.066.229	0275	29.264,07	—
Коке	0,50	136.397	0328	4.472,33	—
Потери при крекинге	2,83	775.325	—	—	—
Потери при перегонке	2,15	588.401	—	—	—
	100,00	27.405.470	—	1.785.934,91	2,737
Издержки					
Сырье—газ-ойль	—	—	—	1.265.884,97	1,940
Издержки крекинга	—	—	—	56.340,83	086
Топливо	—	—	—	7.347,68	012
Отчисление за патент	—	—	—	18.841,18	028
Перегонка „синтетической нефти“	—	8.748.873	—	40.627,65	063
Очистка бензина	—	6.446.488	—	20.324,76	031
Перегонка бензина	—	8.748.873	—	20.648,01	032
Фильтр. и десульфуризация	—	5.974.000	—	20.422,48	031
	—	—	—	1.450.437,56	2,223
Прибыль без амортизации	—	—	—	335.497,35	0,514
Амортизация	—	—	—	15.053,93	023
Прибыль после амортизации	—	—	—	320.443,42	0,491

Работа крекинг-установок системы Кросса¹⁾ (по Roy Cross'y)

	Калифорн. газойль	Смесь разных сортов газойля	Сырая нефть с площадки Смаковер	Сырая нефть из Мид-Конг.	Мазут из Мид-Конг.
Давление (в фунт. на кв. дм.)	723,0	650,0	650,0	700,0	700,0
Продолж. раб. периода (в днях)-days on stream	24,4	7,75	19,0	8,9	31,0
Продолж. перерыва (часов)-hours to stream	—	3,0	—	10,0	—
Продолж. раб. периода (часов)-hours on stream	595,0	186,0	466,0	215,0	750,0
Продолж. чистки (часов)	27,0	—	—	29,0	—
Полный цикл (часов)	633,25	211,0	—	254,0	—
Сырье:					
Удельный вес (СВé)	33,8	34,5	21,6	37,0	25,0
Общее количество (бarr.)	22.264,0	7.057,0	31.843,0	14.469,0	21.700,0
Приход на 1 сутки раб. цикла	912,0	910,0	1.676,0	1.614,0	700,0
Выход: (в %)					
Бензин	74,4	77,9	47,5	73,1	45,0
Мазут	15,6	13,4	48,5	24,0	51,0
Расход топлива	—	—	6,8	6,0	3,0
Коке в фун. на barr.	0,19	0,2	2,7	1,04	0,2

¹⁾ Эти данные, относящиеся лишь к системе Кросса, приводятся с целью дать представление об общей схеме калькуляции продуктов крекинга.

Выработка и запасы бензина в Соед. Штатах за период 1920—1928 г.г. (в тыс. барр.)

Р а й о н ы	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
В ы р а б о т к а:									
Атлантический побер.	23.129	21.286	27.654	33.325	39.856	41.527	46.122	49.247	53.694
Аппалачи	6.862	6.583	7.100	7.609	8.316	10.154	12.231	12.581	15.894
Индяна-Иллинойс	16.727	17.364	21.155	24.174	28.001	34.800	40.181	43.682	55.716
Оклахома-Канзас	23.298	22.822	27.790	29.887	36.187	47.978	50.971	55.215	60.943
Тексас	20.918	23.244	25.190	29.083	41.270	53.130	62.559	71.276	80.863
Луизиана-Арканзас	6.926	7.866	8.710	10.320	12.417	14.996	21.239	24.003	26.662
Скалистые горы	7.171	8.571	13.560	15.053	15.230	14.563	16.350	14.313	16.497
Калифорния	11.820	12.268	16.512	30.552	31.946	42.453	50.061	60.115	66.914
Итого	116.251	122.704	147.672	179.903	218.326	259.601	299.734	330.435	377.183
Гольф, Тексас	13.280	15.667	17.881	21.914	30.450	39.694	48.748	56.412	62.628
Гольф, Луизиана	5.364	6.548	6.815	8.487	9.952	11.877	16.977	19.008	20.199
З а п а с ы н а 31 декабря									
Атлантический побер.	2.876	4.086	4.446	5.864	4.868	8.039	7.385	4.748	5.537
Аппалачи	611	491	484	699	636	770	846	1.035	1.229
Индяна-Иллинойс	1.762	2.629	2.472	2.689	3.789	4.177	4.357	3.734	5.099
Оклахома-Канзас	1.355	2.022	3.822	3.290	2.882	2.822	3.096	2.983	3.691
Тексас	1.727	1.510	2.827	3.509	3.677	4.865	5.002	4.889	4.863
Луизиана-Арканзас	1.127	984	2.168	2.609	2.047	5.014	3.259	1.491	2.158
Скалистые горы	884	1.189	2.458	2.466	2.758	3.911	4.137	1.643	1.568
Калифорния	667	1.183	2.366	6.988	10.167	9.277	10.941	12.768	8.921
Итого	11.069	13.954	21.043	28.014	30.823	33.875	39.023	33.316	33.086
Гольф, Тексас	1.371	1.228	2.515	3.273	3.247	4.280	4.569	4.197	4.083
Гольф, Луизиана	1.088	873	2.111	2.548	1.930	4.911	3.106	1.413	1.979

Доля крекингового бензина в бензиновой продукции Соед. Штатов

	К р е к и н г - б е н з и н					
	1926 г.		1927 г.		1928 г.	
	Барр.	%/о	Барр.	%/о	Барр.	%/о
Атлантическое побережье	17.826	38,6	17.383	35,3	21.790	40,6
Аппалачи	3.167	25,8	2.982	23,7	4.579	28,8
Индиана-Иллинойс	18.730	46,6	18.928	43,3	23.279	43,8
Оклахома-Канзас	14.791	29,0	16.940	30,7	19.758	34,4
Тексас	24.658	39,4	28.682	40,2	30.849	38,1
Луизиана-Арканзас	6.287	29,6	6.865	28,6	8.141	30,5
Скалистые горы	7.031	43,0	5.659	39,5	6.780	41,1
Калифорния	1.256	2,5	3.787	6,3	7.378	12,4
Итого	93.736	31,3	101.226	30,6	122.554	32,5
Гольф	26.949	41,0	31.102	41,3	33.587	40,8

Схема калькуляции себестоимости бензина

Выход в %/о	Выручка на баррель сырой нефти
62,6 Бензин (59—60° Вé) по 1 за галл.	(?)
6,0 Керосин (41°, кон. точка 550°) по 6¼ п. за галл.	0,158 долл.
2,0 «Fignase Oil» (38°) по 4 цента за галл.	0,034 »
4,2 Мазут (14—16°) по 1¼ цента за галл.	0,018 »
2,2 Смаз. масла (вязк. 200, цвет 3) по 9 центов за галл.	0,083 »
0,4 Парафин (с точкой плавл. 124—126°) по 30 центов за галл.	0,051 »
4,5 «Брайт Сток» (вязкость 150 Д.) по 30 центов за галл.	0,565 »
8,5 Коко по 3 долл. за тонну	0,038 »
9,6 Потеря	—
100 Итого за баррель переработанной нефти, исключая выручку за бензин	0,947 долл.
Цена сырой нефти у скважины	1,290 долл.
Расходы по переработке	0,150 »
Полная стоимость сырой нефти 1,440 долл.	
Стоимость подмешиваемого газового бензина (разница между ценой покупаемого бензина и стоимостью нефти, отнесенная на барр. переработанной сырой нефти) 0,008 »	
Расходы по переработке:	
Рабочая сила	0,123 долл.
Топливо и энергия	0,162 »
Химические продукты	0,285 »
Мелкие расходы	0,052 »
Ремонт	0,049 »
Итого эксплуатационных расходов 0,671 долл.	
Отчисления за патент	0,075 »
Итого прямых расходов по производству 2,194 долл.	
Торговые и рекламные расходы (включая расходы по перевозке, инспекции и кредиту) 0,225 »	
Административные расходы, амортизация, налоги, страховка, проценты и юридические расходы 0,325 »	
Всего расходов 2,744 долл.	
Разница между общими издержками и выручкой за все продукты кроме бензина	1,797 »
Себестоимость галлона бензина	0,039 »

Сравнительная калькуляция себестоимости легкого и тяжелого бензина

Разница между ценой обыкновенного бензина „U. S. Motor“ уд. веса 58—60°, с конечной точкой выкипания 437° и ценой легкого бензина уд. веса 64—66° (с конечной точкой выкипания 375°) не постоянна и колеблется в зависимости от времени года и конъюнктуры рынка. При изменении разницы в цене на легкий и тяжелый изменяется и наиболее выгодное для завода количественное соотношение между выпускаемыми сортами бензина.

Схема построения калькуляции легкого бензина на основе стоимости тяжелого и роль отдельных факторов, влияющих на себестоимость, могут быть показаны на примерной калькуляции, относящейся к переработке нефти Мид-Континента. В одном случае вырабатывается только основной сорт бензина (58—60°), во втором случае—также и легкий бензин (64—66°). Выработка легкого бензина влечет за собой понижение общего выхода бензина за счет увеличения выхода керосина: в первом случае получается при простой гонке 38% бензина, и всего 32% бензина во втором случае, причем эти 32% состояются из 24% легкого бензина + 8% нефти (тяжелого бензина). Одновременно выход керосина увеличивается с 6% до 13%, а выход газойля понижается с 28% до 27%. Кроме того, для получения бензина определенной спецификации приходится подмешивать и газовый бензин.

Если цена газового бензина составляет 9³/₄ цента за галлон, а цена основного сорта бензина (58—60°)—7³/₄ цента, то от каждого подмешиваемого галлона получается убыток в 2 цента. Если цена легкого бензина (64—66°) равна 8¹/₄ центов, то добавка к нему одного галлона газового бензина дает убыток в 1¹/₂ ц. Кроме того, 5% газового бензина теряется от испарения при операциях смешения. Количество добавляемого газового бензина для основного сорта бензина составляет 8%, для легкого бензина 10% и для нефти 30%. В соответствии с этим, расход на газовый бензин на барр. переработанной нефти вычисляется следующим образом:

Выход основного сорта бензина (38%)	16 галл.
В том числе 8% добавка газового бензина	1,28 галл.
Убыток от газового бензина 2 ц. × 1,28	2,6 цента
Потеря от испарения газового бензина (5%)	0,1 цента
Итого расход на газовый бензин	2,7 ц. на барр.

По отношению к общей стоимости продуктов переработки одного барр. нефти расход на газовый бензин составляет всего 2%, но по отношению к стоимости перегонки и очистки (12 цент.) он выражается довольно высоким процентом—22%.

Во втором случае (при выработке легкого бензина) расход на газовый бензин относительно еще больше—30% от стоимости перегонки и очистки, по расчету:

а) 24%-ный выход легкого бензина	10, 08 галл.
в т. ч. 10% добавки газ. бензина+5% потери	1,058 галл.
Расход (по 1 ¹ / ₂ цента на галлон)	1, 59 цента

в) 8%-ный выход нефти	3, 36 галл.
30% добавка к нему газ. бензина+5% потери от испарения	1,058 галл.
Расход (по 2 цента на галлон)	2, 12 цента

Итого при выработке 24% бензина 64—66° и 8% нефти расход на газовый бензин составляет 3,7 цента на барр. нефти, против 2,7 цента в предыдущем случае. Теперь можно рассчитать, какова должна быть минимальная цена легкого бензина, чтобы сделать рентабельным его производство по сравнению с выработкой обыкновенного бензина.

Калькуляция для переработки нефти 37—37° с получением только обыкновенного бензина (58—66°)

Выручка (на 1 барр.)	Издержки (на 1 барр.)
38% бензина по 7 ³ / ₄ цента 1,237 долл.	Стоимость сырой нефти
6% керосина по 6 цента 0,151 "	на промыслах . . . 1,230 долл.
28% газойля по 2 ¹ / ₂ цента 0,294 "	Перекачка по нефтепр. 0,150 "
26% нефтетоплива по	Перегонка и очистка . 0,120 "
50 цент. за барр. . . 0,130 "	Расх. на газов. бензин . 0,027 "
1,812 долл.	1,527 долл.

Следовательно, в этом случае прибыль (не считая накладных расходов) составит 28,5 цента на барр.

Калькуляция для переработки нефти 37—38° с получением легкого бензина (64—66°)

Выручка (на 1 барр.)	Издержки (на 1 барр.)
24% легк. бенз. по	Стоимость сырой нефти на
8% обыкн. бенз. по 7 ³ / ₄ цента 0,260 д.	промыслах 1,230 д.
13% керосина по 6 цент. . 0,328 д.	Перекачка по нефтепр. . 0,150 д.
27% газойля по 2,5 цента . 0,284 д.	Перегонка и очистка . . . 0,120 д.
26% нефтетоплива по 50 цент.	Расход на газовый бензин . 0,037 д.
за барр. 0, 13 д.	1,537 д.
(2% потери) —	
100%	

Для того, чтобы имело смысл вырабатывать легкий бензин нужно, чтобы выручка за все продукты по крайней мере равнялась издержкам плюс прибыль, очищающаяся при работе лишь на тяжелый бензин. Как указано в первой калькуляции, там очищается прибыль (не считая накладных расходов) в 28,5 цента. Следовательно, выручка за все нефтепродукты должна быть не ниже 1,547 + 0,285 = 1,822 долл. Выручка же за все продукты, кроме легкого бензина, по существующим ценам составляет 1,002 долл.

Отсюда вся выручка за легкий бензин определяется в 0,82 долл., минимальная цена же одного галлона (при выходе 10 галлонов на барр.) — 8¹/₄ цента, т. е. на 1/2 цента выше цены на основной сорт. Фактически в последнее время разница в цене между легким и основным бензином была выше, и следовательно было выгодно переходить на выработку более легкого бензина. Однако, при частых изменениях конъюнктуры, выгода от перехода на тот или другой сорт бензина теряется из-за убытков от простоя и задержек в производстве при переходе.

Нефтетранспорт Соед. Штатов

Железнодорожные тарифы на перевозку нефтепродуктов из Мид-Континента (в америк. цент. за 100 фунт. и за галлон)

От станции	Оклахома (Group 3)				San Angelo-COLORADO (Тексас)				Mc CAMEY (Тексас)			
	Св. прод.		н/топл.		Св. прод.		н/топл.		Св. прод.		н/топл.	
	За 100 ф.	За галлон	За 100 ф.	За галлон	За 100 ф.	За галлон	За 100 ф.	За галлон	За 100 ф.	За галлон	За 100 ф.	За галлон
Канзас-Сити	27	1,78	21,5	66	34	2,24	27	84	35,5	2,34	28,5	88
Дес Мойнс	33	2,18	26,5	81	38,5	2,54	31	96	40	2,64	33	101
Мезон-Сити	38	2,51	30	93	43,5	2,87	35	109	45	2,97	37	116
Омаха	33	2,18	26,5	82	38,5	2,54	31	96	40	2,64	33	103
Спу-Фолло	40	2,64	32	99	45,5	2,97	36,5	113	47	3,1	38,5	120
Сан-Луи	30	1,98	24	75	35	2,31	29	90	37,5	2,47	31	96
Чикаго	36	2,38	30	93	41	2,71	35	109	44,5	2,94	37	115
Мильвоки	39,5	2,61	33,5	104	44,5	2,94	38,5	120	47,5	3,14	39	121

Перевозки нефти и нефтепродуктов в Соед. Штатах по железным дорогам (в тыс. барр.)

Годы	Сырая нефть	Нефтепродукты	Годы	Сырая нефть	Нефтепродукты
1920	6.402	29.621	1924	8.412	41.298
1921	6.045	27.621	1925	11.245	46.273
1922	5.936	30.863	1926	10.740	48.938
1923	8.336	36.401	1928	7.600	61.500

Перевозки калифорнских нефтепродуктов через Панамский канал (в тыс. барр.)

	1924	1925	1926	1927	1928
Сырая нефть	39.300	14.545	12.866	10.692	2.300
Нефтепродукты:					
Бензин	2.696	10.280	8.380	11.675	16.779
Легкая фракция (top)	1.114	1.577	447	—	263
Газойль	—	823	5.308	4.197	2.504
Мааут	948	821	5.978	7.010	848
Смазочные масла	559	526	479	355	335
Асфальт	—	—	17	—	28
Керосин	—	—	78	—	—
Итого нефтепродуктов	5.315	14.032	20.687	23.328	20.757
Всего	44.615	28.577	33.353	34.020	23.057

Нефтепроводы в Соед. Штатах

Годы	Стандарт	Независимые	Всего	Годы	Стандарт	Независимые	Всего
1920	33.504	15.208	48.712	1924	49.359	18.826	68.185
1921	40.238	15.022	55.260	1925	50.819	19.190	70.009
1922	41.505	15.844	57.349	1926	58.442	19.859	73.301
1923	49.264	15.496	64.760				

Качества нефтей и нефтепродуктов в Соед. Штатах
Основные качества сев.-американских нефтей в сравнении с нефтями
других стран

	Удельный вес	Удельный вес, %	Выход бензина при простой перегонке, в %	Удельный вес бензина %	Весь выход бен., вкл. крекинг, в %	Содерж. серы в %
Аргентина	0,908	24,3	14,0	53,0	59,0	0,10
Арканзас						
Эль Дорадо	0,853	34,1	28,8	60,2	69,0	0,79
Смаковер, тяж.	0,944	18,1	0,0	—	45,0	2,05
Смаковер, легк.	0,895	26,6	15,0	57,5	58,5	1,57
Борнео						
Таракан	0,943	18,5	0,0	—	47,0	0,25
Венецуэла						
Ла Роза	0,903	25,2	18,9	57,4	51	1,69
Мене Гранде	0,926	16,0	9,2	48,3	42	2,65
Амброзно	0,926	21,3	13,2	55,4	46	2,02
Эль Мене	0,849	35,2	47,4	55,7	71	0,38
Консепсион	0,858	33,4	21,0	54,2	70	0,88
Лаго	0,913	23,3	15,0	53,0	49	1,10
Иллинойс						
Вост. Иллинойс	0,863	32,5	28,4	52,1	63	0,24
Индиана						
Район Лима	0,846	35,5	26,0	55,9	71	0,48
Калифорния						
Коалинга 1	0,923	21,8	10,0	44,6	50,6	0,62
Коалинга 2	0,947	17,9	0,0	—	43,5	0,57
Санта Фе Спрингс 1	0,848	35,3	37,4	52,1	75,0	—
2	0,875	30,2	25,2	50,7	70,3	1,92
Вентура 1	0,875	30,2	27,5	55,5	69,0	—
Вентура 2	0,911	22,8	20,0	53,5	66,2	—
Колорадо						
Моффат	0,816	41,5	38,0	60	79	—
Канзас						
Неодеша	0,846	35,5	29,9	58,9	71	0,23
Луизиана						
Каддо	0,850	34,7	25,7	56,4	69	0,25
Каддо, легкая	0,820	40,7	35,2	57,2	78	0,21
Де Сото	0,822	40,3	27,6	53,2	77	0,21
Пайн-Айленд	0,901	25,4	3,0	39,1	51	0,42

	Удельный вес	Удельный вес оВé	Выход бензина при простом перегонке, в %/о	Удельный вес бензина оВé	Весь выход бен., включ. крекинг, в %/о	Содерж. серы, в %/о
Мексика						
Пануко	0,982	12,6	6,0	52,1	39	5,34
Тукспан	0,935	19,8	11,0	60,0	47	—
Оклахома						
Бартлесвилль	0,871	30,7	19,0	49,7	61	0,25
Бристоу	0,824	39,9	38,8	58,4	77	0,25
Бербанк	0,877	37,3	29,7	57,5	72	0,32
Кашинг	0,828	39,1	37,5	58,4	73	0,28
Глен Пул	0,862	32,4	24,8	53,7	64	0,30
Гарбер	0,799	45,2	52,4	60,0	83	0,14
Мускоджи	0,852	34,3	19,5	53,7	69	0,23
Окмулджи	0,854	33,9	17,3	54,5	68	0,13
Оседж	0,846	35,5	28,9	56,4	70	0,23
Понка-Сити	0,821	42,5	39,1	57,2	80	0,18
Семинол	0,827	39,6	38,6	61,0	—	0,33
Боулегс	0,834	38,2	37,1	60,8	—	0,31
Эрлсборо	0,810	43,2	41,3	63,4	—	0,31
Сирайт	0,837	37,6	34,7	60,0	—	0,35
Тонкава	0,809	43,4	45,0	60,0	80	0,08
Вевока	0,832	38,6	35,0	59,0	76	0,18
Охайо						
Корнинг	0,838	37,1	27,8	59,2	71	0,10
Сев. Лима	0,835	37,7	31,0	56,9	72	0,55
Тексас						
Амарильо	0,837	37,5	30,0	62,6	75	—
Брекенридж	0,844	35,9	30,0	54,9	70	0,28
Беркбернет	0,838	37,1	36,3	56,9	71	0,38
Корсикана	0,856	35,7	19,7	53,0	68	0,24
Люлинг	0,889	27,6	10,0	50,4	62	2,00
Мексия	0,847	35,3	17,3	52,3	70	0,19
Петролия	0,841	36,3	34,0	56,2	72	0,38
Рэнджер	0,840	36,5	30,2	54,5	72	0,17
Юнг Коунти	0,833	38,1	34,6	56,7	76	0,26
Спидльтоп 1	—	25,6	4,6	49,0	51	0,30
Спидльтоп 2	—	27,7	11,6	54,2	—	0,19
Зап. Тексас, Крейн Коунти	0,867	31,6	29,3	55,7	—	2,56
Эптон Коунти	0,875	30,2	22,1	57,3	—	1,83
Пекос Коунти	0,882	28,9	24,0	55,0	—	2,27
Винклер	0,881	29,1	22,4	55,0	—	1,49
Биг Лейк	0,837	37,5	34,0	59,7	—	0,40
Уайоминг						
Лост Солдьер	0,875	30,0	16,7	44,1	63	0,11
Солт Крик	0,841	36,5	29,3	56,7	72	0,18

Правительственные спецификации для моторного бензина
Фракционный состав по Энглеру

Время введения стандарта моторного бензина в действие	Проба на разбедание	Максим. содержание серы, в %	Начало кипения, в °F. (°C.)	20% отгоняется до т-ры °F. (°C.)	50% отгоняется до т-ры °F. (°C.)	90% отгоняется до т-ры °F. (°C.)	Конец кипения °F. (°C.)	При конце кипения отгон., в %	Цвет макс. по Сей-болту
Бюллетень комитета по стандартам, нефтепрод. 2 октября 1918 г.	—	—	140 (60)	221 (105)	450/0 отг. до 275 (135)	356 (180)	428 (220)	95	—
Бюллетень № 3 комитета по стандартам, нефтепрод. 25 ноября 1919 г.	—	—	140 (60)	221 (105)	284 (140)	374 (190)	437 (225)	95	—
Бюллетень № 5 комитета по стандартам, нефтепрод. 29 декабря 1920 г.	—	—	140 (60)	221 (105)	284 (140)	374 (190)	437 (225)	95	Прозрачный как вода
Техническая записка № 305 Гор-ного Бюро 30 марта 1922 г.	не изменяет цвета	—	140 (60)	221 (105)	284 (140)	374 (190)	437 (225)	95	+16
Техническая записка № 323 Гор-ного Бюро 30 октября 1922 г.	не изменяет цвета	—	131 (55)	221 (105)	284 (140)	392 (200)	437 (225)	95	+16
Техническая записка № 3231 8 марта 1924 г.	не изменяет цвета	0,10	131 (55)	221 (105)	284 (140)	392 (200)	437 (225)	95	+16
Техническая записка № 323—В от 21 октября 1927 г.	чрез. слабо измен. цвет	0,10	131 (55)	221 (105)	284 (140)	392 (200)	437 (225)	95	—

Качества фактически обращающихся с 1920 г. на внутреннем рынке Соед. Штатов бензинов, по данным Горного Бюро Соед. Штатов

Качества летних бензинов, фракционный состав по Энглеру

Время исследования образцов	Удельный вес в A. P. I.	Начало кипения °F.	20% отгонения до °F.	50% отгонения до °F.	90% отгонения до °F.	Конечная кипения °F.	Средняя температура кипения °F.	Отгоняется до конца кипения, %
Июль 1920 г.	57,4	130	208	208	388	446	277	96,7
" 1921 "	57,9	125	202	262	377	437	270	96,7
" 1922 "	56,8	121	208	270	375	429	273	96,8
" 1923 "	56,9	125	206	269	382	436	273	96,8
" 1924 "	56,9	107	203	271	390	431	273	96,0
" 1925 "	56,2	108	204	275	387	427	275	96,2
" 1926 "	57,2	100	194	268	382	421	287	96,7
" 1927 "	57,7	102	193	267	381	417	267	96,4
" 1928 "	57,7	100	190	265	380	413	265	96,1
В среднем . . .	57,2	113	201	268	382	428	271	96,5
Качества зимних бензинов								
Январь 1920 г.	57,7	119	200	259	309	427	264	96,6
" 1921 "	58,7	113	197	261	377	431	264	95,9
" 1922 "	58,4	102	200	267	377	430	268	96,0
" 1923 "	58,8	107	201	267	375	427	268	96,0
" 1924 "	57,7	96	196	267	383	431	268	96,2
" 1925 "	58,2	95	195	266	382	425	267	96,2
" 1926 "	57,9	93	189	264	380	423	261	96,3
" 1927 "	57,7	92	185	264	383	421	264	96,5
" 1928 "	57,9	90	181	261	378	416	260	96,5
В среднем . . .	58,2	101	194	264	378	426	265	96,2

Бензины и смеси с повышенными антидетонационными качествами

Из американских бензинов более высокими антидетонационными качествами отличаются калифорнские бензины, вырабатываемые из нафтенных нефтей. По сравнению с бензином прямой гонки крекинг-бензин отличается повышенными антидетонационными качествами. Из антидетонационных примесей к бензину известны анилин, иод, карбонил железа. Единственный широко применяемый в Соед. Штатах, хорошо действующий препарат, это—тетраэтил-свинец, служащий для приготовления „этилового газолита“. Этиловый бензин представляет собой обыкновенный бензин с примесью так называемой „этиловой жидкости“ (ethyl fluid). Главной составной частью этиловой жидкости является соединение тетраэтил-свинец $Pb(C_2H_5)_4$ (64% свинца, 30% углерода, 6% водорода), служащее для предупреждения слишком быстрого сгорания топлива. Уд. вес жидкости приблизительно в 2 раза выше бензина, с которым она смешивается во всех пропорциях. Жидкость испаряется вместе с бензином. Сама по себе она бесцветна, но специально окрашивается анилиновой краской в красный цвет, для того, чтобы отличить этиловый бензин от прочих сортов. Жидкость содержит также этилендидбромид ($C_2H_2Br_2$), назначение которого—предупредить отложение свинца на электродах запальных свечей и клапанных седлах и дать свинцу возможность выйти в выхлопных газах. 1 весовая часть тетраэтил-свинец приходится на 1.300 частей бензина.

Патент принадлежит О-ву Стандарт оф Нью-Джерси. В Соед. Штатах так называемый „этиловый“ бензин окрашивается в красный цвет по требованию органов здравоохранения и продается на 3 цента на галлон дороже обыкновенного бензина. О-во Стандарт оф Нью-Джерси выдает лицензии на продажу этилового бензина и другим фирмам. В настоящее время такими лицензиями пользуются 50 компаний. Сбыт этилового бензина в 1928 г. в Соед. Штатах превысил 12 млн. галл. После оживленных дебатов по вопросу о ядовитости выхлопных газов при применении этилового бензина вопрос этот в Соед. Штатах окончательно решен в отрицательном смысле. Летом 1929 г. цена на „этиловую жидкость“ была снижена с 0,5 до 0,4 цента за 1 куб. см., а отчисление в пользу владельца патента с каждого реализованного галлона бензина также было понижено с 0,7 до 0,6 цента. Обычно на 1 галл. идет около 3 куб. см. „этиловой жидкости“.

Правительственные спецификации для керосина

	Цвет по Сейбольту	Вязкость °F.	Максим. содерж. серы, в %/о	Кон. точка кипения °F.	Cloud test (максим.) °F.
Marine kerosene	16	115	0,125	625	5
Marine kerosene (U. S. Navy)	16	115	0,125	620	5
Kerosene	16	100	0,135	625	5
Long-Time Burning oil	21	115	0,10	600	0
300° Mineral Seal oil	16	250	—	—	32

	Докторская проба	Проба на горение (час.)	Фотометрическая проба	Проба на соед. кислот и солей
Marine kerosene	—	16	—	—
Marine kerosene	—	16	Может быть потребов.	—
Kerosene	—	16		—
Long-Time Burning oil	Требуется	168		—	Требуется
300° Mineral Seal oil	—	Специальн.	—	—

Качества специальных бензинов (по Roy Cross'y)

	Уайт-спирит	Заместит. терпентина	Тоже	Раств. для рез. пром.	Для кра- сильных произв.	Для завод. по извлеч. газ. бензин
Удельный вес	44,7	31,7	48,0	—	49,5	48,8
Разгонка	°F.	°F.	°F.	°F.	°F.	°F.
Начало кипения	311	303	288	124	290	238
10%	316	306	320	152	302	298
20%	321	310	328	162	314	312
30%	324	310	337	172	320	322
40%	328	310	344	182	324	336
50%	329	310	349	190	330	346
60%	330	310	356	200	338	360
70%	332	312	362	211	342	370
80%	338	314	370	223	350	386
90%	347	318	380	245	360	408
Конец кипения	364	346	412	305	400	448
Вспышка (в закр. ч.)	—	91	90	—	—	—

Основные типы смазочных масел, обращающихся на рынке Соед. Штатов, могут быть охарактеризованы следующим образом (по Roy Cross'y):

Вязкость по Сейбольту	Верет.	Легк. машин	Тяжел. машин	Автомоб.	Для двигателей	Для пар. маш.	Для больш. цил.
при 70° F.	75—500	375—750	1.750—875	470—1.100	300—400	—	2.800—400
» 100° F.	—	180—220	—	160—750	130—150	—	—
» 122° F.	75—90	—	110—280	—	—	1.100	300—560
» 210° F.	—	40—50	45—80	40—55	44 47	120—150	—
Вспышка °F.	140	160	390	350	430	525	450
Застывание °F.	10	5	10—40	—	25	45	40
Уд. вес °Be.	—	—	—	—	23—30	20—30	—

Извлечение бензина из природного газа в Соед. Штатах в 1927 г.

	Число компаний	Число заводов	Выработано сырого бензина			Переработано газа	
			Тыс. галл.	Цена на заводе		Млн. куб. фут.	Средн. вых. бенз. на т. к. ф. газа
				Общая сумма (тыс. долл.)	За галл. (цент.)		
Аляска	1	1	33	5	15,2	21	1,6
Арканзас	6	9	19.686	2.420	12,3	4.892	4,0
Калифорния	61	146	303.180	32.743	10,8	236.697	1,3
Колорадо	1	1	35	4	11,4	15	2,3
Иллинойс	30	86	9.874	1.102	11,2	3.856	2,6
Канзас	10	15	19.592	2.223	11,3	27.648	0,7
Кентукки	9	10	7.685	884	11,5	28.231	0,3
Луизиана	31	44	43.489	4.216	9,7	113.873	0,4
Нью-Йорк	5	5	414	46	11,1	320	1,3
Охайо	22	41	8.701	990	11,4	34.392	0,3
Оклахома	107	288	390.861	40.973	10,5	198.223	2,0
Пенсильвания	115	167	18.850	2.185	11,6	59.686	0,3
Тексас	51	117	214.092	22.806	10,6	149.525	1,4
Зап. Вирджиния	47	141	58.201	6.759	11,6	150.626	0,4
Уайоминг	8	11	32.777	3.227	9,8	34.385	1,0
Итого	450	1.081	1.127.470	120.383	10,7	1.040.390	1,1

Емкость хранилищ всех видов для нефти и нефтепродуктов в Соед. Штатах (в тыс. барр.)

Р а й о н ы	На нефтеперерабатывающих заводах					Для продуктовок					Ваннон. хранилища для нефти					В с е г о	
	Д л я о к р у ж н ы х					Д л я п р о д у к т о в					Ж е л е з н ы е						
	Железн.	Деревян.	Землян.	Бетон.	Итого	Железн.	Деревян.	Землян.	Бетон.	Итого	Железн.	Деревян.	Землян.	Бетон.	Итого		
Арizona	3	—	—	—	3	12	—	—	—	12	15	—	—	—	15		
Аризона	675	—	20	—	695	1,178	1,873	11,123	—	229	28,752	—	—	40,104	41,977		
Калифорния	10,884	6	—	—	22,121	66,600	91,721	49,676	—	2	29,791	—	—	104,101	196,825		
Колорадо	120	—	—	—	120	311	461	41	—	—	—	—	—	41	509		
Джорджия	224	—	—	—	224	285	509	13,620	—	—	—	—	—	13,624	22,569		
Иллинойс	1,681	—	—	—	1,681	7,264	8,946	1,567	—	—	—	—	—	1,560	13,432		
Индiana	898	—	—	—	898	10,974	11,872	1,567	—	—	—	—	—	621	696		
Айова и Небраска	33	—	—	—	33	42	76	621	—	—	—	—	—	21,018	29,684		
Канзас	2,612	55	—	—	2,667	5,999	8,666	20,993	—	—	—	—	—	21,018	2,725		
Кентукки	831	—	—	—	831	738	1,569	1,090	—	—	—	—	—	1,156	46,892		
Луизиана	9,608	6	180	—	9,794	17,921	27,716	15,678	—	—	—	—	—	19,167	3,611		
Мериленд	1,572	—	—	—	1,572	2,039	3,611	—	—	—	—	—	—	3,611	3,786		
Миссури	180	—	—	—	180	2,048	2,228	—	—	—	—	—	—	3,216	3,786		
Масачусетс	740	—	—	—	1,386	1,830	3,216	—	—	—	—	—	—	1,469	1,844		
Монтана	102	—	—	—	102	273	375	1,469	—	—	—	—	—	1,835	33,203		
Нью-Джерси	7,668	—	—	—	7,668	23,700	31,368	1,885	—	—	—	—	—	3,441	457		
Нью-Йорк	2,216	—	—	—	2,216	89	313	344	—	—	—	—	—	3,882	9,089		
Огайо	1,068	—	—	—	1,068	3,171	5,387	3,777	—	—	—	—	—	61	61		
Оклахома	6,061	—	—	—	6,061	3,098	4,166	14,353	—	—	—	—	—	14,414	13,880		
Пенсильвания	3,318	32	—	—	3,350	16,689	22,783	117,573	—	—	—	—	—	117,618	140,401		
Род-Айленд	1,036	—	—	—	1,036	2,195	3,231	9,304	—	—	—	—	—	9,425	23,168		
Южн. Каролина	651	—	—	—	651	806	1,467	—	—	—	—	—	—	3,231	3,231		
Теннесс	2	—	—	—	2	150	152	—	—	—	—	—	—	1	163		
Техас	15,687	118	1,060	—	16,865	46,025	62,891	88,443	—	—	—	—	—	106,165	159,046		
Юта	336	—	—	—	336	686	922	—	—	—	—	—	—	922	922		
Верджиния	131	—	—	—	131	144	275	—	—	—	—	—	—	275	275		
Вашингтон	30	—	—	—	30	40	70	—	—	—	—	—	—	70	70		
Зап. Верджиния	122	—	—	—	122	1,122	1,244	4,190	—	—	—	—	—	4,316	5,559		
Вашингтон	1,776	—	1	—	1,916	10,526	12,438	30,702	—	—	—	—	—	30,702	43,140		
Итого	70,292	220	1,261	12,043	83,816	201,257	221	1,925	35,562	239,265	323,081	387,748	3,095	77,314	24,756	492,913	815,394

Средне-годовые цены на сырую нефть и нефтепродукты в Соед. Штатах за 1923—1928 г.г. (долл.)

	Оклахома — сырая нефть				
	1923	1924	1925	1926	1927
Нефть уд. вес 36° А. Р. I., за барр.	1,31	1,63	1,87	2,13	1,38
Оклахома — нефтепродукты					
Бензин 58—60°, за галл.	0,0795	0,0896	0,1055	0,1031	0,0667
Газов. бензин, сорт А, 72—79,9°, кон. т. кипения 375° F. переходит 90%, за галл.	0,0744	0,0866	0,1202	0,0946	0,0585
Керосин Уотер Уайт 41—43°, за галл.	0,0517	0,0445	0,0445	0,0727	0,0461
Мазут 24—26° за барр.	0,7694	0,954	1,0908	1,3072	0,9792
Газойль 32—36°, за галл.	0,0247	0,0291	0,0368	0,0419	0,0299
Нейтральное масло, вязкость 200, цвет 3, проба на за- стывание 23—28° за галл.	0,0947	0,1308	0,1139	0,1072	0,1032
Парафин, плавл. 124—126°, за англофунт	0,0394	0,0446	0,0516	0,0471	0,0294
Пенсильвания — сырая нефть					
Нефть пенсильванская, высший сорт, за барр.	2,98	3,60	3,50	3,51	2,87
Пенсильвания — нефтепродукты					
Бензин уд. вес 58—60°, за галл.	0,0982	0,1224	0,1348	0,1273	0,09
Керосин 43°, за галл.	0,0635	0,0671	0,0656	0,0885	0,0646
Топливо 30—34°, за галл.	0,0449	0,0527	0,053	0,0591	0,0447
Пенсильванский "Брайт-Сток", за галл.	0,3186	0,3655	0,3824	0,3954	0,3326
Калифорния — сырая нефть					
Нефть уд. вес 25° А. Р. I., с площади Лонг Бич, за барр.	0,96	1,06	1,35	1,37	1,00
Калифорния — нефтепродукты					
Бензин 58—60°, за галл.	0,0919	0,1134	0,1134	0,1134	0,0873
Газовый бензин 75—85°, конец кипения 375—390, за галл.	0,0726	0,093	0,1465	0,1465	0,093
Керосин 38—40°, за галл.	0,0611	0,07	0,0745	0,0745	0,07
Мазут 15—20°, за барр.	0,8692	0,921	0,9813	0,9813	0,921

* Примечания: 1) Цена на сырую нефть в штате Оклахома высчитана по объявленной* (posted) цене для Оклахомы, Канзаса и Северного Тексаса.

2) Средние цены на очищенные продукты высчитаны по низшей котировке, публикуемой в Oil and Gas Journal.

Концентрация американской нефтепромышленности

Основные исторические данные

Полоса наиболее оживленной концентрации нефтяной промышленности Соед. Штатов пришлось на 1926 г., когда произошел целый ряд чрезвычайно крупных фузий, затронувших основную структуру американской нефтепромышленности. Главным результатом этого периода концентрации явилось огромное увеличение значения о-ва Стандарт оф Индиана. Рост этого о-ва в 1925—1926 гг. стоит в связи с распадом группы Дохени, глава которой, Эдуард Дохени старший, по обстоятельствам преимущественно личного характера, оставил в своих руках лишь ту скромную часть своего треста, которая состояла из промыслов в Калифорнии, все же остальное продал консорциуму, состоявшему из о-ва Стандарт оф Индиана, английской группы лорда Инверфорса и нескольких банков. В дальнейшем группа лорда Инверфорса вышла из этого консорциума и даже уступила о-ву Стандарт оф Индиана находившийся в его собственности еще до 1925 г. пакет акций предприятия группы Дохени. Таким образом, весь огромный трест Дохени, за исключением калифорнских промыслов, перешел к о-ву Стандарт оф Индиана, и это совершенно изменило физиономию последнего. В составе треста Дохени был обширный нефтераспределительный аппарат в восточных штатах, т. е. в том районе, который по размежеванию 1911 г. отошел к другим о-вам группы Стандарт, между тем как район реализации о-ва Стандарт оф Индиана сосредоточивался вокруг штата Индиана. Но еще важнее было то, что трест Дохени включал в себя крупные промышленные районы вне Соед. Штатов, именно в Мексике и Венесуэле, вместе с нефтеперегонными заводами на атлантическом берегу Соед. Штатов и на Гольфе, для переработки добываемой вне Соед. Штатов нефти. Приобретя эту часть треста Дохени, о-во Стандарт оф Индиана становилось тем самым в известной мере рядом с о-вом Стандарт оф Нью Джерси, хотя и уступало все же ему по своему капиталу, который после увеличения составлял 375 млн. долл. Перед о-вом Стандарт оф Индиана открылись самые широкие перспективы развития в многообещающей Венесуэле. Благодаря приобретению нефтеторгового аппарата в районах деятельности о-в Стандарт оф Нью-Джерси и Стандарт оф Нью-Йорк, о-во Стандарт оф Индиана формально как бы начинало конкурировать с этими о-вами. Вопрос о том, в какой мере эта экспансия о-ва Стандарт оф Индиана была согласована с политикой остальных о-в группы Стандарт и с политикой группы Стандарт в целом, не может считаться и в настоящее время вполне выясненным. Выявившийся в последующем конфликт между президентом о-ва Стандарт оф Индиана Стюартом и Джоном Рокфеллером младшим дал повод для догадки, что эта бурная экспансия о-ва Стандарт оф Индиана была самочинной, т. е. несогласованной с общей политикой Стандарда.

Менее яркими, но по существу имеющими первостепенное значение, были другие слияния и объединения, относящиеся к той же полосе 1925—1926 гг. О-во Стандарт оф Калифорния слилось в 1926 г. с о-вом Пасифик Ойл Компани, которое перед тем приобрело контроль над о-вом Асошиейтед Ойл Компани. После слияния с о-вом Стандарт оф Калифорния, о-во Пасифик Ойл Компани отказалось от контроля над о-вом Асошиейтед Ойл Компани, которое в дальнейшем слилось с о-вом Тайд Уотер Компани, в форме вновь образованного о-ва Тайд Уотер Асошиейтед Ойл Компани, контроль над которым находится в руках о-ва Стандарт

оф Нью Джерси. О-во Стандарт оф Нью Джерси усилило свое значение путем приобретения контроля над рядом компаний меньшего значения.

Крупные перемены произошли также в положении о-ва Стандарт оф Нью-Йорк, которое в своем предыдущем развитии отличалось слабостью производственной базы. В 1925—1926 г.г. о-во Стандарт оф Нью-Йорк сумело, во-первых, обеспечить себе полный контроль над о-вом Магнолия, имеющим промысла в Мид-Континенте, нефтепроводы из Мид-Континента к Гольфу и заводы на Гольфе, а во-вторых, приобрело контроль над крупным калифорнским трестом Джeneral Петролеум Компани. Последнее имело особое значение для о-ва Стандарт оф Нью-Йорк, в виду того, что оно участвует в реализации на азиатских рынках и нуждается в мощной производственной базе на тихоокеанском побережье Соед. Штатов.

Концентрация 1925—1926 г.г. не ограничилась только группой Стандарт, но захватила также, хотя и в меньшей степени, и независимые фирмы. В последующие годы продолжается расширение независимых трестов, в частности, треста Дохерти (Ситис Сервис), значительно усилившего свое значение в нефтедобыче. В конце 1927 г. происходит слияние между Тексас Компани и Калифорния Петролеум Компани, что еще более усиливает значение Тексас Компани. Участвуя в торговле на рынках Дальнего Востока, Тексас Компани приобрела в лице Калифорния Петролеум Компани солидную производственную базу на тихоокеанском побережье Соед. Штатов, и это тотчас же сказалось на усилении ее позиций на дальневосточных рынках.

В 1928 г. начинается новая полоса интенсивной концентрации, толчком к которой является необходимость строгого регулирования размеров производства в виду открытия целого ряда новых районов с огромной потенциальной производительностью. В соответствии с этой задачей, новая полоса концентрации 1928—1929 г.г. имеет отчасти иной характер, нежели концентрация 1925—1926 г.г. Именно, кроме слияний и приобретений контроля над отдельными фирмами, наблюдается целый ряд таких организационных мероприятий, которые имеют целью облегчить осуществление в американской нефтепромышленности решений, отвечающих общим интересам различных групп. К таким мероприятиям относятся образование нефтеэкспортного картеля и организация о-ва Petroleum Corporation of America в качестве holding-company с уставным капиталом в 300 млн. долл.

За последние годы произошло очень большое усиление роли группы Шелл на внутреннем рынке Соед. Штатов. Добыча нефти Шеллом в Соед. Штатах с 2,7 млн. в 1923 г. поднялась до 7,8 млн. тонн в 1928 г. при росте добычи Соед. Штатов за такой же период на 100%. С созданием крупной промысловой базы в Зап. Тексасе, Шелл предпринимает прокладку нефтепровода отсюда прямо к Гольфу, где им построен крупный нефтеперерабатывающий завод на морском канале в Юстоне. Создание заводской базы на Гольфе в свою очередь является для Шелла предпосылкой переноса реализации также на рынок атлантического побережья Соед. Штатов, где он до сих пор не принимал участия в реализации. Об этом свидетельствует обоснование его в 1928 г. в бензиновой торговле в штатах района Нью Инглэнд. В 1929 г. Шелл контролировал на американском рынке свыше 30.000 насосов, не скрывая своих намерений охватить все рынки атлантического побережья Соед. Штатов. Для этого в 1929 г. учреждено о-во Shell Eastern Petroleum Procts Co.

То соотношение между группами, которое создалось в результате концентрации 1925—1926 г.г., отражается в таблицах на стр. 38 и 39. Эти таблицы, в основу которых положены данные специального обследования Федеральной торговой комиссии, показывают, что в 1926 г. на долю Стан-

дарда приходилось менее половины всей реализации бензина, между тем как реализация семи крупнейших независимых компаний составляла почти 60% всей реализации Стандарда. Такой рост роли независимых есть явление послевоенного периода и стоит в тесной связи с развитием Мид-Континента, как нефтедобывающего района.

Заслуживает особенного внимания, что группа Гольф и группа Тексас Компани по размерам реализации бензина уступали только трем обществам группы Стандард Ойл—о-вам Стандард оф Индиана, Стандард оф Нью-Джерси и Стандард оф Нью-Йорк.

Распределение всей реализации бензина в Соед. Штатах в 1926 г. между 24 крупнейшими торговыми компаниями (в процентном отношении)

Группа Стандард:

Стандард оф Индиана	9,72	
Пан Американ	2,09	11,81
Стандард оф Нью-Джерси	8,30	
Стандард оф Луизиана	1,16	9,46
Стандард оф Нью-Йорк	6,87	
Магнолия	1,38	
Дженерал Петролеум	0,84	9,09
Атлантик Рифайнинг	3,96	
Стандард оф Калифорния	3,27	
Стандард оф Кентукки	2,38	
Стандард оф Охайо	2,30	
Континенталь	1,48	
Продюсерс энд Рифайнерс Ко	0,71	
Стандард оф Небраска	0,32	
Галена-Сигнал Ойл	0,07	
Итого группа Стандард	44,85	

Группа Шелл:

Шелл Петр. Корп. (б. Роксана Корпорейшен)	3,54	
Шелл Ко оф Калифорния	1,69	5,23

Крупнейшие независимые:

Гольф Корпорейшен	6,72	
Тексас Компани	6,26	
Синклер Корпорейшен	5,70	
Пюр Ойл	2,26	
Юнион Компани оф Калифорн.	1,38	
Асошиейтед Ойл Компани	1,22	
Ричфильд Ойл Компани	1,15	
Итого крупнейшие независимые	24,69	

Все прочие 25,23

Всего 100

Роль крупнейших компаний в бензиновой торговле Соед. Штатов по отдельным районам в 1926 г. (по данным Федеральн. торг. комиссии)

Район и штаты	Название о-ва	Участ. в %
Район о-ва Стандарт оф Нью-Йорк (Штаты: Нью-Йорк, Масачузетс, Мейн, Нью-Хемпшайр, Вермонт).	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	1.637
	Стандарт оф Нью-Йорк	46,1%
	Гольф Корпор.	8,8
	Тексас Ко	7,2
	Тайд Уотер Ко	6,7
	Атлантик Рифайнинг Ко	4,5
	Синклер Корпор.	3,1
	Пюр Ойл Ко	1,9
	Итого	78,3
	Прочие	21,7
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт оф Нью-Джерси (Штаты: Нью-Джерси, Мериленд, Вирджиния, Западн. Вирджиния, Сев. Каролина, Южн. Каролина, Колумбийский округ).	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	1.029
	Стандарт оф Нью-Джерси	43,2%
	Гольф Корп. оф Пенсильвания	13,6
	Тексас Ко	12,7
	Синклер Корпор.	9,3
	Тайд Уотер	4,2
	Атлантик Рифайнинг	3,9
	Пюр Ойл Ко	1,7
	Итого	88,6
	Прочие	11,4
	Всего	100,0
Район о-ва Атлантик Рифайнинг Ко (Штаты: Пенсильвания, Делавар, Масачузетс, Род-Айленд, Коннектикут, Мериленд, Вирджиния, Сев. Каролина, Нью-Джерси, Джорджия, Флорида).	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	608
	Атлантик Рифайнинг Ко	44,5%
	Гольф Корп. оф Пенсильвания	20,8
	Синклер Корпор.	6,8
	Тексас Ко	4,7
	Тайд Уотер	4,3
	Пюр Ойл Ко	3,8
	Итого	84,9
	Прочие	15,1
		Всего . . . . .	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко (Охайо) (Штат Охайо)	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	680
	Стандарт Ойл Ко оф Охайо	37,6%
	Роксана Корпор. (Шелл)	13,0
	Синклер Корпор.	7,7
	Атлантик Рифайнинг Ко	6,1

Район и штаты	Название о-ва	Участ. в %
	Пюр Ойл Ко	5,6
	Тайд Уотер	1,4
	Тексас Ко	1,0
	Итого	72,4
	Прочие	27,6
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко оф Индиана	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	3.040
(Штаты: Иллинойс, Индиана, Мичиган, Висконсин, Миннесота, Айова, Миссури, Сев. Дакота, Канзас, Оклахома)	Стандарт Ойл Ко (Индиана)	35,5%
	Синклер Корпор.	9,7
	Роксана Корпор.	8,7
	Тексас Ко	3,8
	Пюр Ойл Ко	2,7
	Тайд Уотер	1,4
	Продюсерс энд Рифайн. Корпор. Итого	1,1 62,9
	Прочие	37,1
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко (Кентукки)	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	795
(Штаты: Кентукки, Миссиссипи, Алабама, Джорджия, Флорида)	Стандарт Ойл Ко (Кентукки)	33,3%
	Гольф Корпор. оф Пенсильван. Тексас Ко	20,6 12,4
	Пюр Ойл Ко	6,9
	Синклер Корпор.	4,6
	Атлантик Рифайнинг Ко	1,5
	Итого	79,3
	Прочие	20,7
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко оф Луизиана	Всего реализовано бензина (в млн. галлонов)	364
(Штаты: Арканзас, Луизиана, Тексас)	Стандарт Ойл Ко оф Луизиана	35,5%
	Гольф Корпор. оф Пенсильван. Тексас Ко	12,3 7,9
	Магнолия Петр. Корпор.	5,0
	Роксана Петр. Корпор.	3,5
	Синклер Корпор.	2,1
	Продюсерс энд Рифайн. Корпор. Итого	1,3 67,6
	Прочие	32,4
	Всего	100,0

Район и штаты	Название о-ва	Участ. в %
Район о-ва Магнолия Петр. Ко (Штаты: Оклахома, Арканзас, Техас)	Всего реализовано бензина (в млн. галл.)	729
	Магнолия Петр. Ко	18,1%
	Гольф Корп. оф Пенсильвания Тексас Ко	16,6
	Синклер Корп.	15,3
		2,5
	Итого	52,5
	Прочие	47,5
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко (Небраска) (Штат Небраска)	Всего реализовано бензина (в млн. галл.)	153
	Стандарт Ойл Ко (Небраска)	23,6%
	Синклер Корпор.	11,2
	Континенталь Ойл Ко	6,4
	Роксана Петр. Корпор.	5,4
	Тексас Ко	5,3
	Продюсерс энд Рифайн. Карпор. Тайд Уотер	4,1
	1,5	
	Итого	57,5
	Прочие	42,5
	Всего	100,0
Район о-ва Континенталь Ойл Ко (Штаты: Колорадо, Уайоминг, Монтана, Юта, Айдахо, Нью- Мексико)	Всего реализовано бензина (в млн. галл.)	282
	Континенталь Ойл Ко	47,2
	Тексас Ко	13,8
	Продюсерс энд Рифайн. Корпор. Синклер Корпор.	10,2
		4,1
	Стандарт оф Калифорния	1,7
	Магнолия Петр. Ко	1,4
	Итого	78,4
	Прочие	21,6
	Всего	100,0
Район о-ва Стандарт Ойл Ко оф Калифорния (Штаты: Аризона, Калифорния, Невада, Орегон, Вашингтон)	Всего реализовано бензина (в млн. галл.)	1.249
	Стандарт Ойл Ко оф Калифор. Шелл Ко	28,7%
	Юнион Ойл Ко оф Калифор.	15,0
	Ричфильд Ко	12,3
	Ассошиейтед Ко	10,3
	Дженерал Петр. Ко	9,5
		7,4
	Итого	83,2
	Прочие	16,8
	Всего	100,0

Распределение добычи по категориям компаний

(По данным Федеральной торговой комиссии)

Масштаб добычи (барр. в год)	Число компаний	Собствен. добыча (тыс. барр.)	Долевое отчисл. (тыс. барр.)	Всего (тыс. барр.)	В % от общей добычи С. Ш.
1919 г.					
Не ниже 20.000.000	2	—	—	46.970	12,4
10.000.000—20.000.000	4	—	—	54.590	14,5
5.000.000—10.000.000	11	—	—	87.748	23,2
2.500.000—5.000.000	6	—	—	19.766	5,2
1.000.000—2.500.000	9	—	—	15.122	4,0
Итого	32	—	—	224.196	59,3
1924 г.					
Не ниже 20.000.000	5	134.062	30.377	164.439	23,0
10.000.000—20.000.000	10	132.152	22.869	155.022	21,7
5.000.000—10.000.000	6	41.386	12.270	53.657	7,6
2.500.000—5.000.000	10	38.908	6.893	43.741	6,1
1.000.000—2.500.000	12	14.440	2.733	17.173	2,4
Итого	43	358.948	75.082	434.032	60,8
1925 г.					
Не ниже 20.000.000	4	127.642	26.687	154.329	20,2
10.000.000—20.000.000	11	162.624	28.520	191.144	25,0
5.000.000—10.000.000	6	44.975	10.382	55.358	7,3
2.500.000—5.000.000	7	28.926	5.632	34.559	4,5
1.000.000—2.500.000	16	25.936	5.951	31.888	4,2
Итого	44	390.103	77.172	467.278	61,2
1926 г.					
Не ниже 20.000.000	6	190.027	40.713	230.740	29,9
10.000.000—20.000.000	11	142.386	37.075	179.461	23,3
5.000.000—10.000.000	2	11.375	4.303	15.679	2,0
2.500.000—5.000.000	9	300.280	7.926	38.207	5,0
1.000.000—2.500.000	13	18.697	3.869	22.566	2,9
Итого	41	392.765	93.886	486.653	63,1

Роль крупнейших групп и компаний в отдельных частях нефтепромышленности Соед. Штатов в 1925 г.

	Заведомо нефтеносн. площадь (акров)	Добыча нефти (тыс. барр.)	Переработ. нефти (тыс. барр.)	Выработка бензина (тыс. барр.)	Выработка керосина (тыс. барр.)
С т а н д а р д					
Стандард оф Нью-Джерси	74.677	40.430	117.385	37.227	12.509
Стандард оф Нью-Йорк	171.443	27.896	53.131	13.408	5.358
Стандард оф Индиана	23.311	20.247	50.836	28.073	6.337
Стандард оф Калифорния	63.613	55.018	63.530	11.878	3.733
Атлант. Рифайн. Ко	7.320	3.310	23.039	7.420	2.693
Прерия Ко	133.196	13.622	4.028	1.698	133
Континенталь Ко	118.014	7.199	3.769	2.112	225
Вакуум Ойл Ко	1.020	818	6.271	1.330	708
Охайо Ко	320.615	15.592	—	—	—
Саус Пенн Ко	508.201	2.682	—	—	—
Стандард оф Охайо	—	—	6.999	3.680	852
Стандард оф Кентукки	—	—	899	663	8
Галена Ко	107	520	3.052	965	342
Стандард Ойл оф Канзас	—	—	3.397	2.058	429
Солар Рифайн. Ко	—	—	2.369	1.382	68
Итого	1.421.517	187.334	333.705	111.994	33.495
Близкие к Стандарду					
Сниклер Корпор.	39.017	10.398	25.855	13.029	1.740
Тайд Уотер Ассошнейтед	305.834	25.879	32.458	8.881	1.220
Итого	344.851	36.277	58.313	21.910	2.960
Обе группы вместе					
	1.766.368	223.611	397.018	133.804	36.355
Прочие крупн. группы					
Тексас Ко	32.083	21.207	34.413	15.212	2.804
Гольф Корпор.	150.740	36.524	36.130	12.416	2.629
Шелл Юнион Корпор.	44.232	48.250	36.582	11.422	2.591
Итого	227.055	105.981	107.125	39.050	8.024
Всего вместе с 2 первыми группами					
	1.993.423	329.592	504.143	172.854	44.379
Всего в Соед. Штатах					
	3.000.000	763.743	739.920	259.601	59.679

Роль крупнейших групп и компаний в отдельных частях нефтепромышленности Соед. Штатов в 1925 г.

	Выработано н/топливо (тыс. барр.)	Выработано смаз. масла (тыс. барр.)	Вложено капитала (тыс. долл.)	Прибыль (тыс. долл.)
Стандард				
Стандард оф Нью-Джерси	52.632	6.380	658.868	59.553
Стандард оф Нью-Йорк	23.572	1.022	569.000	45.034
Стандард Ойл оф Индиана	9.982	2.923	302.245	60.417
Стандард оф Калифорния	42.066	1.535	357.370	47.104
Атлантик Рифайн. Ко	7.490	2.357	113.947	8.679
Прерия Ойл Ко	5.875	8	156.581	15.563
Континенталь Ко	1.393	—	77.721	4.232
Вакуум Ко	1.610	2.121	78.807	14.479
Охайо Ойл Ко	—	—	62.198	9.091
Саус Пенн Ойл Ко	—	—	54.844	1.368
Стандард оф Охайо	1.361	331	25.574	3.881
Стандард оф Кентук	130	—	22.812	7.699
Галена Ойл Ко (Пенсилв.)	1.314	444	13.387	7
Стандард оф Канзас	867	1	7.243	401
Солар Рифайн. Ко	533	100	5.399	557
Стандард оф Небраска*	—	—	4.531	1.105
Итого	153.825	17.222	2.520.027	279.170
Близкие к Стандарду				
Синклер Корпор.	10.096	1.051	260.254	11.486
Тайд Уотер Ассош. Ойл	21.196	1.046	178.483	18.453
Итого	31.292	2.097	438.737	29.939
Обе группы вместе				
	185.117	19.319	2.958.764	309.109
Проч. крупные группы				
Тексас Ко	10.996	1.356	274.862	44.164
Гольф Ойл Корпор.	15.082	2.163	235.623	39.146
Шелл Юнион Ойл Корпор	21.584	518	255.998	20.031
Итого	47.662	4.037	766.483	103.341
Всего вместе с 2 предыдущими группами	232.779	23.356	3.725.247	412.450
Всего в Соед. Штатах	364.991	31.055	—	—

Главнейшие компании группы Стандарт
(по Roy Cross'y)

НАЗВАНИЕ	Актив в тыс. долл.	Курс. стои-
		мость на 15 декабря 1927 г. в тыс. долл.
<i>1. Нефтеперерабатывающие и нефтеторговые компании</i>		
Anglo-American	80.000	—
Atlantic Refining	130.986	92.135
Bome-Scrymser	1.682	2.250
Chesebrough Mfg.	5.500	—
Continental Oil Co	21.000	—
Galena Signal Oil	41.170	14.300
Humble Oil and Refining Co	188.000	—
Imperial Oil Co (Can.)	100.000	—
International Petr.	—	—
Pan Amer. Petr. Co	181.124	223.264
Solar Refining	7.801	8.800
Standard Oil of California	352.804	540.002
Standard Oil of Indiana	361.481	559.390
Standard Oil of Kansas	10.534	10.560
Standard Oil of Kentucky	36.851	92.600
Standard Oil of Nebraska	6.416	7.200
Standard Oil of New Jersey	1.244.940	1.119.278
Standard Oil of New York	406.211	438.664
Standard Oil of Ohio	49.946	51.200
Swan Finch Corporation	1.750	—
Tide Water Oil	94.432	109.221
Vacuum Oil	133.170	269.060
<i>2. Нефтедобывающие компании</i>		
Ohio Oil Company	97.697	153.600
Pann-Mex Fuel Co	10.000	—
Prairie Oil & Gas Co	142.806	132.000
Washington Oil	49.000	—
Carter Oil (S. O. N. J.)	180	350
<i>3. Трубопроводные компании</i>		
Buckeye Pipe Line	26.000	—
Crescent Pipe Line	1.765	960
Cumberland Pipe Line	7.741	4.200
Eureka Pipe Line	13.459	3.100
Illinois Pipe Line	36.347	27.000
Indiana Pipe Line	10.134	5.850
National Transit	19.662	10.602
New York Transit	9.000	—
Northern Pipe Line	6.235	3.010
Prairie Pipe Line	124.222	105.300
Southern Pipe Line	13.703	6.900
South West Penn.	5.788	1.920
Union Tauck Car Co	49.427	40.686

Добыча нефти в Соед. Штатах по крупнейшим компаниям

(По данным Федеральной торговой комиссии)

	1919 г. тыс. барр.	1926 г. тыс. барр.
Pacific Oil Co	9,474	1) ¹⁾ 52,062
St. O. Co. of California	25,484	42,527
Shell Union Oil Corporation	9,164	21,485
Gulf Oil Corp. of Pennsylvania	21,485	43,516
General Petroleum Corporation	3,387	35,013
St. O. Co. of New York	10,504	32,747
St. O. Co. of New Jersey	16,821	24,873
Tide Water Co.	3,136	21,009
Associated Oil Co.	8,969	17,852
The Texas Co.	16,957	18,947
Phillips Petroleum Co.	986	18,638
Midwest Refining Co.	9,403	15,298
St. O. Co. of Indiana	98	5,836
Marland Oil Co.	1,094	8,157
Union Oil Co. of California	8,705	15,119
California Petroleum Corp.	5,836	15,187
Prairie Oil & Gas Co.	8,157	20,171
Ohio Oil Co.	14,832	6,314
Sinclair Consolidated Oil Corp.	6,314	12,296
Cities Service Co.	12,296	12,026
Pure Oil Co.	4,796	—
Итого	197,909	410,201
В % от всей добычи Соед. Штатов	52,3	53,2

1) В виду слияния с о-вом St. O. of California добыча обонх о-в в одной цифре.

2) В виду слияния с о-вом St. O. of New York добыча обонх о-в в одной цифре.

Важнейшие американские "независимые" нефтяные компании в 1927 г.

(По данным Roy Cross'a)

	Актив в тыс. долл.	Курс. стоим. в тыс. долл.
Arkansas Natural Gas Co	27,000	—
Associated Oil	124,000	—
Barnsdall Corp.	37,888	27,334
Calif Petr. Co.	57,563	45,898
Cities Service Corp.	600,000	—
Gulf Oil Corp.	379,533	418,129
Houston Oil Co.	45,000	—
Independent Oil and Gas Co	13,000	—
Nanhatten Oil Co	18,000	—
Marland Oil Co	93,869	101,124
Mid-Cont. Petr. Co	79,687	67,645
Pacific Oil Co.	95,385	210,000
Phillips Petr. Co	103,407	87,575
Pure Oil Co.	217,809	129,960
Richfield Oil Co	27,000	—
Simms Petroleum	19,000	—
Sinclair Oil Consol.	431,347	203,223
Skelly Oil Co	62,105	35,957
South Penn Oil Co	38,848	34,000
Sun Oil Co	54,000	—
Texas Co	875,733	342,460
Texas P. C. & Oil Co.	33,266	13,514
Transcontinental Oil Co	52,000	—
Union Oil Co. of Calif	155,213	269,060
White Eagle Oil & Ref. Co	26,000	—

НЕФТЯНОЙ РЫНОК ВЕНЕЦУЭЛЫ

Нефтедобывающая промышленность

Старейшим производителем нефти в Венесуэле является группа Шелл, имеющая здесь два нефтедобывающих предприятия — о-во Venezuelan Oil Concessions и о-во Caribbean Petroleum. Группа Шелл и в 1928 г. оставалась крупнейшим производителем нефти в Венесуэле, хотя относительное значение ее в добыче Венесуэлы за последние годы сильно уменьшилось в пользу американских компаний. Район работы о-ва Caribbean Petroleum составляет месторождение Мене-Гранде, в то время как о-во Venezuelan Oil Concessions добывает нефть из месторождений Ла-Роза, Лагунильяс и др. В начале 1929 г. с целью увеличения рентабельности добыча о-ва Caribbean Petroleum была сокращена на 20 тыс. барр. в сутки и, примерно, на столько же увеличена добыча о-ва V. O. C. На следующем месте после группы Шелл стоит о-во Стандарт оф Индиана, контролирующее о-во Лаго, которое имеет промысла на площадях Ла-Роза, Лагунильяс и по дну мелководного озера Маракаибо. На третьем месте стоит группа Гольф, которая, с одной стороны, имеет собственные промысла, а с другой — работает совместно с другими, менее важными фирмами. О-во British Controlled Oilfields, Ltd добывает нефть в районе Эль-Менэ, который целиком находится в его руках и отличается, при небольшом дебите скважин, редкими для венесуэльских площадей качествами нефти, дающей высокий выход бензина. Это о-во является в очень большой мере спекулятивным предприятием, организованным в 1919 г. с капиталом в 45 млн. дол. и сумевшим скрыть свой истинный характер под маской предприятия, за которым стоит британское правительство, заинтересованное в создании нефтеносных резервов в южной Америке. Потеряв на многочисленных сомнительных операциях три четверти своего капитала, о-во В. С. О. в настоящее время старается развить нефтедобычу на Тринидаде, где им достигнуты некоторые успехи, не позволяющие, однако, судить о дальнейшем. О-во Стандарт оф Калифорния в настоящее время представлено в Венесуэле о-вом Venezuelan Petroleum Co. О-во Стандарт оф Нью-Джерси до последнего времени производило лишь разведки в Венесуэле, являясь, повидимому, покупателем части нефтедобычи о-ва Лаго для своих нефтеперерабатывающих заводов на атлантическом побережье Соед. Штатов. В начале 1928 г. о-во Стандарт оф Нью-Джерси заключило договор с крупным владельцем нефтеносных земель в Венесуэле, так наз. „Креол-Синдикатом“, о совместной разработке новых площадей, для чего учреждено специальное предприятие Creole Corporation. Почти одновременно группа Шелл заключила договор с другим крупным владельцем нефтеносных земель в Венесуэле — „Кариб-Синдикатом“ о совместной разработке новых площадей, для чего также учреждено новое о-во. Целый ряд новых площадей промышленного значения подготовлен к разработке.

Почти все добывающие в Венесуэле нефть фирмы производят разведочное бурение в больших размерах, для чего постоянно заняты несколько десятков буровых станков.

Нефтеперерабатывающая промышленность

Начало нефтеперерабатывающей промышленности в Венесуэле было заложено также группой Шелл, которая построила на берегу озера Маракаибо, в Сан-Лоренцо, небольшой нефтеперерабатывающий завод, первоначально на 5 тыс. барр. в сутки, а впоследствии расширенный. С увели-

чением масштабов своей нефтедобычи в Венесуэле Шелл построил для переработки венесуэльской нефти крупный завод, уже вне пределов мелководного бассейна озера Маракаибо, на принадлежащем Голландии острове Курасао. Завод этот в настоящее время оборудован 14 крекинг-установками системы Дабса и перерабатывает 100 тыс. барр. нефти в сутки. Завод расположен в центральной части северного побережья Шотегата, т. е. внутренней гавани залива Св. Анны. Он находится в пределах муниципальных границ Вилемстада, главного города острова и колонии Курасао. Завод эксплуатируется о-вом „Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij“ (группа Шелл).

Сооружение завода было начато в 1917 г., при чем большая часть первоначального оборудования была в дальнейшем заменена более усовершенствованным. В 1926 г. из Голландии был получен сухой пловучий док. Он обладает подъемной способностью приблизительно в 3.000 тонн и служит для ремонта судов о-ва и его филиала „Curaçaoshe Sheepvaart Maatschappij“, который эксплуатирует нефтеналивную озерную флотилию, доставляющую сырую нефть из Венесуэлы.

Для устранения простоя судов в 1927 г. на побережье Каракасского залива, примерно в пяти милях на восток от Вилемстада, построены несколько резервуаров и пристань. Завод соединен с бухтой посредством нефтепровода. В настоящее время торговые суда бункеруются с наливного судна, имеющего якорную стоянку в Каракасском заливе, к которому топливо доставляется с завода на небольших пароходах. Торговые суда по большей части заходят в Курасао исключительно для бункерования.

На нефтеперегонном заводе в Курасао вырабатываются следующие нефтяные продукты: бензин, керосин, топливо для дизелей, газойль, смазочные масла, топливо и асфальт. Топливо составляет около 80%. Выработке смазочных масел уделяется, повидимому, меньше внимания, чем остальным продуктам, так как они транспортируются в Европу для дальнейшей обработки. На заводе в Курасао имеется резервуарная емкость на 1,9 млн. барр., а на бункерной станции в Каракасском заливе—емкость на 473 тыс. барр.

О-во Стандарт оф Индиана в начале 1929 г. закончило постройку крупного нефтеперерабатывающего завода для венесуэльской нефти на другом голландском же острове Аруба. Завод должен перерабатывать около 100 тыс. барр. нефти в сутки, особое внимание обращено на бензиновое производство, для чего строятся, а отчасти уже построены, восемь крекинг-установок системы Кросса и 9 установок для уменьшения вязкости системы Келлога. Резервуарная емкость превысит 2 млн. барр.

На том же острове Аруба, в Ораниестаде, о-во Anglo-Mexican Oil Co. (Ltd.), контролируемое о-вом Mexican Eagle и, следовательно, принадлежащее к группе Шелл, имеет завод с пропускной способностью в 15 тыс. барр. в сутки. Резервуарная емкость здесь составляет 1.430 тыс. барр. Нефть доставляется по договору с о-вом V. O. C.

Нефтетранспорт

Транспортировка нефти по озеру Маракаибо производится в мелководных танкерах, с грузоподъемностью в 2—3 тыс. тонн. Каждое судно делает в год от 60 до 70 рейсов. Озерная перевозка нефти обходится не дороже 10 центов за баррель. Перевозка нефти в обыкновенных танкерах от выхода из мелководного бассейна до Гольфа или атлантического побережья Соед. Штатов при низких фрахтах, какие стояли в 1928 г., обходится 15—20 цент. за баррель.

Удельный вес нефтей с различных площадей в Венесуэле и выхода бензина см. табл. на стр. 28.

Добыча Венесуэлы по площадям

	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Мене Гранде и Мисоа	226	367	258	526	1.498	2.381	3.615	4.885	6.350	8.443	9.200	14.147
Рио Тарра и Оро	—	—	—	—	—	8	—	—	—	50	—	—
Ла Роза	—	—	—	—	—	1	1.009	3.069	10.820	21.218	19.400	28.391
Эль Мене	—	—	—	—	—	7	120	1.180	2.674	734	2.500	1.854
Ла Пас	—	—	—	—	—	—	5	8	282	833	524	—
Консейон	—	—	—	—	—	—	—	—	261	254	—	497
Вост. Венесуэла	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.208	29.100	68.112
Лагуильясо	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181	789	158
Бенитес	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.726	260	—
Амбросио	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	226	367	258	526	1.498	2.397	4.757	9.156	20.403	36.926	61.970	108.099

Добыча Венесуэлы за 1927 и 1928 гг. по компаниям (в тыс. барр.)

	1927	1928
Venezuelan Oil Concessions	20.883	36.151
Lago Oil and Transport Co	16.302	31.596
Gulf Corporation	13.891	23.914
Caribbean Petroleum Co.	10.161	14.147
British Controlled Oilfields	2.482	1.854
General Asphalt	317	437
Итого	63.996	108.099

Показатели нефтедобывающей промышленности Венесуэлы в 1927 году

Площадь	Число скважин			Введено в эксплуатацию за год	Внезап. скваж.	Добыча	Общее число скваж. в экспл.	Запрощено скваж.	Уд. вес нефти (в%)	Возраст
	в бурен. на 31 декабря	в экспл.	на год							
Мене Гранде	9	35	9	35	0	9.200.000	120	15	18,5	11
Ла Роза	8	92	2	22	2	19.400.000	306	2	25	5
Амбросио	3	22	1	22	1	280.400	40	1	21	2
Пунта Бенитес	4	25	2	25	2	759.200	27	4	25	2
Лагуильясо	13	64	0	64	0	29.100.000	72	0	25	2
Эль Мене	6	29	17	29	17	2.500.000	140	45	36	4
Ла Пас	0	5	0	5	0	227.370	28	0	28	3
Консейон	0	19	0	19	0	523.920	64	0	34	3
Итого	43	291	22	291	22	61.970.890	797	67	—	—

НЕФТЯНОЙ РЫНОК МЕКСИКИ

Нефтедобывающая промышленность

Нефтяная промышленность Мексики пережила исключительно блестящее развитие, в настоящее же время она является лишь второстепенным фактором мирового нефтяного рынка. Годами наибольшего расцвета мексиканской нефтедобычи были 1920 и 1921 г.г., когда Мексика давала до 25% мировой нефтедобычи. Замечательно, что годы наивысшего подъема мексиканской добычи совпали с обострением политического конфликта между иностранными нефтепромышленниками и мексиканским правительством. Начало этого конфликта восходит к 1917 г., к году издания новой мексиканской конституции, объявившей недра собственностью нации. Дальнейшее развитие этого конфликта в основных чертах сводится к нижеследующему. Новое законодательство прямо не затрагивало концессий, полученных до издания конституции, но, тем не менее, стесняло работу иностранных нефтепромышленников на ранее полученных участках, а в случае, если участки не разрабатывались арендатором, самая аренда аннулировалась. Тем не менее, в период подъема мексиканской нефтедобычи промышленники мирились и с этим законодательством и с подъемом вывозных пошлин на нефть и нефтепродукты. Но и в период интенсивного развития добычи дипломатический конфликт не прекращался. В конце 1923 г., при президенте Обрегоне, наметилась попытка соглашения между мексиканским правительством и иностранными промышленниками, в связи с чем были восстановлены дипломатические отношения между Соед. Штатами и Мексикой. В дальнейшем, уже после оставления Обрегоном поста президента, произошло новое обострение взаимоотношений, в связи с изданием нового нефтяного закона. Наконец, в 1928 г. в политике Мексики намечается поворот в пользу нефтепромышленников, и начинают выдаваться новые разведочные концессии, которые до сих пор еще не могли дать результаты.

Хотя упадок мексиканской нефтепромышленности является результатом истощения старых площадей, отчасти испорченных хищнической разработкой, тем не менее, если бы конфликт между правительством и промышленниками ликвидировался раньше, то и развитие нефтяной промышленности могло быть существенно отличным.

Добыча нефти в Мексике за 1927 и 1928 г.г. характеризуется ниже следующими цифрами (в 1.000 барр.):

Название площади	1927 г.	1928 г.
Северные площади	38.900	25.400
Южные площади	22.600	21.900
Перешеек Техуантепек	2.700	2.400
Итого	64.200	49.700

Общее число скважин, законченных бурением в 1928 г., составило 371 против 583 в 1927 г. и 808 в 1926 г. Хотя процент производительных скважин в истекшем году оказался выше, чем в 1927 г., составив 34% против 26%, однако начальная производительность новых скважин в 1928 г. была ниже, чем в 1927 г.

Запасы нефти за 1928 г. увеличились приблизительно на 1 млн. барр., причем запасы тяжелой нефти возросли на 2 млн. барр., а запасы легкой сократились на 1 млн. барр.

В переработку пушено за 1928 г. 25 млн. барр. против 31,5 млн. барр. в предыдущем году. При сокращении общего количества переработанной нефти количество легкой нефти возросло, благодаря чему и количество выработанных светлых продуктов выросло с 8 до 10 млн. барр., а выработка мазута и асфальта с 23 млн. барр. понизилась до 15 млн. барр. Под легкой мексиканской нефтью разумеется нефть удельного веса 0,935, в отличие от тяжелых нефтей, удельный вес которых почти достигает единицы. Нефть района Техуантепек имеет удельный вес около 0,865. В середине 1929 г. заводы Шелла в Мексике перерабатывали около 50 тыс. барр. в сутки, а заводы Стандарда—около 32 тыс. барр. в сутки.

Экспорт нефтепродуктов из Мексики за 1927 и 1928 г.г. характеризуется нижеследующими цифрами (в тыс. барр.):

Название продуктов	1927 г.	1928 г.
Нефть сырая тяжелая	27.000	18.800
Мазут	14.000	7.000
Нефть сырая легкая	800	1.100
Светлые продукты	4.000	5.100
Асфальт	1.500	1.800
Бункерное топливо	3.000	2.200
Итого	50.300	36.000

Из вывоза 1928 г. 26 млн. барр. или 73% пошло в Соед. Штаты против 36 млн. барр. или 70% в 1927 г.

Потребление нефтепродуктов в Мексике за 1928 г. составило 13 млн. барр. против 14 млн. барр. в 1927 г. Такое сокращение потребления объясняется упадком нефтяной промышленности, потребляющей вследствие этого меньшее количество нефти для своих нужд. Распределение внутреннего потребления между нефтяной промышленностью и всеми прочими категориями потребителей характеризуется нижеследующими цифрами:

Нефтепродукт	Потребление нефтепромышленности	Потребление прочих отраслей хозяйства
Легкая нефть	200	10
Тяжелая нефть	1.300	2.000
Бензин	50	1.000
Керосин	40	250
Газойль	1.300	100
Мазут	1.100	4.000
Смазочные масла	10	100
Разные	500	40
Итого	4.500	7 500

Добыча нефти в Мексике за 1923—1928 г.г.
(в тыс. барр.)

Площадь	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Северные площади (Тяжелая нефть).						
Пануко	81.791.468	92.714.946	61.149.330	35.477.821		
Эбано	2.630.585	6.602.600	15.534.514	19.334.095		
Топила	3.644.250	1.155.794	1.073.577	1.472.112		
Эль Лимон	5.799	10.014	402.761	928.605		
Сан Херонимо	468.907	90.155	270.344	170.642		
Альтамира	—	—	—	711.387		
Молино	623	528	—	—		
Итого	88.541.632	100.574.037	78.430.526	58.092.662	33.900.000	25.400.000
Южные площади (Легкая нефть)						
Тьерра Бланка-Капачоте-Аламо.	17.087.370	14.672.998	14.168.898	10.557.954		
Тотеко - Серро-Азул	24.478.560	12.312.247	10.170.226	7.059.594		
Тепетате-Кинампа-Аматлан - Закамикотле	14.671.118	10.863.289	9.254.854	7.819.476		
Серро Вьехо	1.690.985	135.820	1.270.530	4.050.471		
Потреро дель Льяно	2.040.357	455.704	1.031.472	698.196		
Алазан	533.776	249.210	313.959	330.175		
Киконильо и Сан Мигуэль	408.988	260.312	244.914	192.380		
Филисола	2.566	43.099	239.435	1.277.851		
Дос Бокас	—	7.120	164.094	117.755		
Фурберо	62.919	72.480	152.180	135.134		
Тьерра Амарильо	58.692	27.531	59.227	61.177		
Ислета де Капонкан	—	2.472	6.145	4.013		
Концепсион	176	—	5.793	6.869		
Ла Лабор	—	—	1.246	1.308		
Иксхуатлан	2.151	—	1.151	384		
Сарлаг	182	82	50	132		
Тантаюка	4.730	1.893	—	—		
Танхунко	654	—	—	—		
Тауанапа	—	—	—	15.442		
Итого легкой	61.043.224	39.104.257	37.084.174	32.328.311	22.600.000	21.900.000
Перешеек Техуантепек	—	—	—	—	2.700.000	2.400.000
Всего	149.584.856	139.678.294	115.514.700	90.420.973	64.200.000	49.700.000

Экспорт из Мексики за 1923—1926 г.г.

(в тыс. барр.)

Страна назначения	1923	1924	1925	1926
Соед. Штаты				
Тяжелая нефть	52.967	57.803	40.544	28.466
Легкая нефть	12.409	6.564	4.141	134
Нефтетопливо	25.227	21.267	22.675	23.839
Светл. прод.	5.850	3.856	4.137	3.933
Итого	96.453	89.490	71.497	56.372
Англия				
Тяжелая нефть	421	779	780	2.522
Нефтетопливо	5.805	7.352	2.187	5.319
Светл. прод.	1.489	965	785	1.360
Итого	7.715	9.096	3.752	9.201
Куба				
Тяжелая нефть	6.003	6.950	6.098	4.591
Нефтетопливо	753	436	854	881
Светл. прод.	1	3	21	22
Итого	6.757	7.389	6.973	5.494
Прочие страны				
Тяжелая нефть	3.444	3.718	3.202	1.776
Легкая нефть	1.601	142	—	—
Нефтетопливо	11.100	11.583	4.782	2.006
Светл. прод.	1.265	1.108	1.549	1.932
Итого	17.410	16.551	9.533	5.714
Для пароходов				
Тяжелая нефть	1.166	1.244	571	534
Легкая нефть	94	141	54	53
Нефтетопливо	5.973	5.781	4.129	3.344
Светл. прод.	0	0	0	1
Итого	7.233	7.166	4.754	3.932
Всего	135.568	129.692	96.509	80.713

НЕФТЯНОЙ РЫНОК РУМЫНИИ

С ростом нефтедобычи в Румынии относительное значение внутреннего рынка с каждым годом уменьшается. Внутренний рынок Румынии, как аграрной страны, очень мало развит в индустриальном отношении, требует, главным образом, мазута и керосина. С началом периода восстановления румынского хозяйства после военной разрухи нефтепродукты заняли положение основы топливного режима и продолжают играть эту роль и теперь. В виду такого значения нефтепродуктов, до 1926 г. экспорт его за границу был запрещен. Потребление нефтепродуктов в Румынии с 387 тыс. тонн в 1920 г. поднялось до 984 тыс. тонн в 1927 г. и 969,4 тыс. тонн в 1928 г., включая в том числе и потребление на нефтеперерабатывающих заводах. Начиная с 1926 г. нефтепродукты оказались в избытке, и экспорт его начал быстро возрастать, играя видную роль на средиземноморском рынке и приведя, вместе с советским мазутом, к тому, что американский и мексиканский мазут совершенно исчезли со средиземноморского рынка. Потребление керосина с 64,4 тыс. тонн в 1920 г. возросло до 145,6 тыс. тонн в 1927 г. После этого рост потребления приостановился, и за весь 1928 г. потреблено 135,2 тыс. тонн. Объяснение этого заключается, главным образом, в высоких ценах на керосин для внутреннего рынка, которые были установлены картелем, организовавшимся, при участии крупнейших нефтяных компаний, в октябре 1927 г. Картель установил для внутреннего рынка следующие отпускные цены (в леях за клг., франко завод, включая акциз и аренду цистерн): бензин автомобильный—10,25; бензин тяжелый—5,25—5,40¹⁾; керосин—4,5—4,6; газойль—2,5—2,55; мазут—1,5—1,55. Правительство либеральной партии согласилось на образование картеля, главным образом исходя из тех соображений, что для нефтяной промышленности, в виду большой тяжести вывозных пошлин и специальных повышенных ж.-д. тарифов для экспортных нефтепродуктов, необходимо предоставить компенсацию. Картель просуществовал до осени 1928 г., когда о-ва Стеауа Романа и Романо-Американа объявили о своем выходе. Насколько можно судить, все крупнейшие компании заняли враждебную позицию по отношению к картелю, главным образом из-за угрозы усиления национальных фирм, для которых повышение цен на внутреннем рынке явилось чрезвычайно благоприятным фактором. Ликвидация картеля совпала с правительственным кризисом. Новое правительство заняло в вопросе о картеле нейтральную или выжидательную позицию. Ликвидация картеля вызвала немедленно резкое падение цен на внутреннем рынке. Хотя цены несколько оправились в начале 1929 г., но все же были значительно ниже в апреле 1929 г., чем в период существования картеля, как показывают нижеследующие цифры (в леях за клг.): бензин автомобильный—10—10,1; бензин тяжелый—5,6—5,7; керосин—3,3—3,4; газойль—2,3—2,35; мазут—0,8—0,85. К осени 1929 г., в результате главным образом повышения акциза (см. ниже), цены повысились (в леях за клг.): бензин автомобильный—12,0; бензин тяжелый денатур.—8,0; керосин—3,5; газойль—4,2; мазут—0,85.

Размер переработки нефти и потребления нефтепродуктов в Румынии по отдельным продуктам характеризуется таблицей основных показателей румынской нефтепромышленности.

¹⁾ Расхождение цен на легкий и тяжелый бензин объясняется тем, что акциз на последний в несколько раз ниже, чем на легкий.

Основные показатели румынской нефтепромышленности (в тоннах, за исключ. бурения)

	1913	1924	1925	1926	1927	1928
Бурение в метрах	79.000	166.936	204.407	260.485	238.500	240.900
Добыча	1.885.619	1.851.303	2.316.504	3.241.3 9	3.661.360	4.268.541
Пуск в переработку	1.787.245	1.644.144	2.151.149	3.089.777	3.533.346	4.132.271
Получено из первой перегонки:						
Бензин, дестилат	422.019	363.177	497.545	749.963	840.340	978.481
Керосин, дестилат	380.074	277.531	365.033	511.077	574.170	693.883
Смазочные масла и газойль	48.416	150.366	211.888	291.963	319.009	374.389
Мазут	906.735	814.153	1.036.723	1.478.425	1.722.194	1.999.590
Итого	1.757.244	1.605.227	2.111.189	3.031.428	3.455.713	4.046.343
Потребление в Румынии:						
Бензин	30.131	83.456	76.528	72.112	87.811	102.547
Керосин	51.396	103.369	118.919	138.520	145.559	135.236
Смазочные масла	33.725	28.103	35.964	36.727	36.906	36.838
Газойль	—	73.523	76.243	68.966	109.583	117.755
Парафин	1.425	1.812	1.220	1.775	3.107	3.535
Мазут	560.492	527.104	623.364	724.802	721.225	688.884
Топливо для заводов	135.728	152.650	187.826	249.747	264.286	280.524
Итого	812.897	970.017	1.119.464	1.292.649	1.368.477	1.365.319
Экспорт:						
Бензин	237.168	162.572	264.955	424.967	543.502	662.335
Керосин	418.622	210.864	339.061	527.069	610.634	668.688
Мазут	370.534	35.259	141.053	498.521	479.239	720.820
Смазочные масла	} 10.122	26.809	43.754	42.396	64.097	62.231
Газойль					215.516	206.945
Итого	1.036.446	435.504	778.823	1.492.953	1.912.988	2.341.025
Запасы на заводах на 31 декабря:						
Бензин	66.746	48.054	55.068	91.575	86.401	106.276
Керосин	145.466	72.931	77.452	70.357	91.095	123.764
Смазочные масла и газойль	17.349	63.774	74.243	75.057	64.644	83.138
Мазут	62.417	78.710	123.350	123.369	186.987	227.599
Итого	291.978	263.469	330.113	360.358	429.127	540.777

Добыча по основным площадям за 1924—1928 г.г. (в тоннах)

	1928	1927	1926	1925	1924
Прахова	3.011.116	2.470.400	2.265.963	1.849.254	1.475.503
Дамбовица	1.074.397	1.008.838	800.451	301.703	228.840
Бузеу	112.512	115.685	120.890	115.206	101.450
Вакау	70.516	66.437	53.993	50.281	48.438
Марамуреш	—	—	32	60	72
Всего	4.268.541	3.661.354	3.241.329	2.316.504	1.851.303

Нефтетранспорт

Приемными станциями трубопровода являются Байкой и Плоешти, а конечными станциями — Констанца и Жиурджу. Кроме того, нефтепродукты берутся в перекачку на промежуточной станции в Бузеу, а сырая нефть сдается с нефтепровода на нефтеперерабатывающие заводы в Рамадане. По нефтепроводам перекачиваются керосин и сырая нефть, причем нефть подразделяется на загрязненную и незагрязненную. Движение керосина представляется в нижеследующем виде. На станции Байкой принято в 1928 г. керосина 125,3 тыс. тонн, а с запасами предыдущего года — 122,5 тыс. тонн, на ст. Плоешти принято 317,5 тыс. тонн, а с запасами — 321,8 тыс. тонн; а всего на обеих станциях принято к перекачке 444,3 тыс. тонн. В конечных пунктах нефтепроводов принято керосина за год: в Жиурджу принято керосина со ст. ст. Байкой и Плоешти 66,4 тыс. тонн, в Констанце принято керосина со ст. Байкой, Плоешти и Бузеу 363,5 тыс. тонн, а всего в Жиурджу и Констанце принято 429,9 тыс. тонн. Кроме того в Рамадане сдано на протяжении года 67,4 тыс. тонн готового керосина. Движение сырой нефти характеризуется следующими цифрами: на ст. Байкой принято для перекачки 202,3 тыс. тонн нефти незагрязненной и 200,9 тыс. тонн загрязненной, а всего 403,2 тыс. тонн. Перекачено за год по направлению к Жиурджу обоих сортов соответственно 114,7 и 113,8 тыс. тонн, т. е. всего 228,5 тыс. тонн; перекачено по направлению к Бухаресту обоих сортов соответственно 89,9 тыс. тонн и 89,4 тыс. тонн., а всего 179,3 тыс. тонн.

Румынская нефтепромышленность переживает острую нужду в расширении нефтепроводной сети. Еще в бытность у власти правительства либеральной партии возник проект разрешения трубопроводной проблемы путем образования акционерного о-ва с участием, с одной стороны, нефтепромышленников, а с другой — государства, причем апортом государства в это о-во должны были явиться существующие нефтепроводы. До настоящего времени этот проект не смог быть осуществлен. Новое правительство опубликовало широкую программу так наз. коммерциализации государственного хозяйства, под понятие которой подпадает также реорганизация управления трубопроводами. Еще в конце лета 1928 г. румынские нефтепромышленники получили от американского капитала, в лице о-ва Ойл Уэлл Суплай, предложение построить бензинопровод из Плоешти в Констанцу, длиной 300 км. В настоящее время шансы на осуществление этого проекта значительно увеличены в виду общего поворота в румынской нефтяной политике, связанного с приходом к власти национал-царанистов („крестьянской“ партии). Кроме того хозяйственное сближение между Румынией и Германией открывает перспективы участия германского капитала и германской техники в разрешении румынской трубопроводной проблемы.

Экспорт нефтепродуктов из Румынии

Вывоз нефтепродуктов по таможням распределяется следующим образом. Крупнейшей таможней по размерам вывоза нефтепродуктов является Констанца, через которую проходит фактически весь морской вывоз нефтепродуктов. Всего в 1928 г. через Констанцу вывезено 1.665,9 тыс. тонн или 71,1% всего румынского нефтеекспорта против 1.351,9 тыс. тонн или 70,7% в 1927 г. Процент морского вывоза по отношению ко всему вывозу за границу по различным продуктам колеблется довольно значительно: в 1928 г. через Констанцу вывезено 83,2% всего мазутного экспорта и лишь 56,9% всего вывезенного бензина. Промежуточное место занимают смазочные

масла, газойль и керосин, морской вывоз которых по отношению ко всему вывозу составляет соответственно 65,8% и 71,7% и 75,5%. Естественно, что дунайский путь имеет наибольшее относительное значение для бензина, поскольку рынки верхнедунайских стран — Австрии, Венгрии, Чехо-Словакии и Германии — являются, преимущественно, бензиновыми. Из дунайских таможен для нефтеэкспорта наибольшее значение имеет Джиурджу, через которую в 1928 г. вывезено 428,1 тыс. тонн против 384,2 тыс. тонн в 1927 г., т. е. соответственно 18,3% и 20,0%. На следующем месте из дунайских таможен стоит Ольтеница, через которую в 1928 г. и 1927 г. вывезено соответственно 139,2 и 85,4 тыс. тонн. В распределении румынского экспорта по таможенным наблюдается особая сезонная динамика: в зимние месяцы когда навигация по Дунаю затрудняется, доля вывоза через морские таможни увеличивается. В Румынии не существует официальной биржи и потому нет какого-нибудь официального органа, выводящего средние цены.

Из нескольких десятков фирм — производителей продуктов переработки нефти — лишь немногие самостоятельно вывозят за границу, вследствие чего они и являются единственными покупателями экспортного товара на месте, и таким образом они командуют рынком.

Эти фирмы: Астра-Романа (Шелл); Стеауа Романа (Англо-Персидская Компания); Романо-Американа (Стандард) и образовавшееся в последнее время из нескольких групп о-во Петролул Бухарести, в котором участвует итальянское правительство.

При вывозе из Констанца взимаются следующие пошлины или сборы:

За вагон = 10 тонн.

	Керосин	Бензин	Моторин	Мин. масла	Мазут
Пошлина	6 шилл.	10 шилл.	6 шилл.	6 шилл.	6 шилл.
Портовые сборы	200 лей	400 лей	150 лей	500 лей	150 лей
Особые сборы (шифр д'афер) . 220 "		500 "	200 "	400 "	100 "

При стабилизованном курсе лей 813 л. = 1 ф. ст. все сборы составляют:

	Керосин	Бензин	Моторин	Маш. масла	Мазут
Около	16 ш. 2 п.	32 шилл.	14 ш. 7 п.	28 шилл.	12 шилл.

Новый ж.-д. тариф для экспортных нефтепродуктов действует с осени 1926 г. Введением этого тарифа преследовалась цель увеличения сборов железных дорог. Для расстояния Бухарест—Констанца установлен следующий тариф (лей за 100 клг.).

	До 15 тонн	Свыше 15 тонн
Бензины	85	77
Керосин и газойль	62	56
Нефть	—	—
Мазут	52	47
Масло в бочках	125	114

Кроме ставок тарифа взимается еще плата за пользование ж.-д. цистернами в следующем размере (со 100 клг.): для сырой нефти и мазута, направляемых для переработки на заводах — 1 лей, для тех же продуктов, имеющих другое назначение — 6 лей и для всех прочих нефтепродуктов — 10 лей.

Акциз

Акциз на нефтепродукты для внутреннего рынка в начале 1926 г. был значительно повышен, как показывают следующие цифры (в леях за 1 клг.): на легкий бензин—4,0 вместо прежних 0,75, на тяжелый—0,4 вместо прежних 0,1, на керосин 1,0 вместо прежних 0,25, на масла—2,0 вместо 0,8, на сырую нефть и газойль—0,4, на парафин—9,0. Осенью 1929 г. акциз на легкий бензин был повышен до 4,5 лей за клг., на тяжелый—до 2 лей, на газойль—до 2 лей.

Вывоз нефтепродуктов из Румынии за 1925—1928 г.г.

Страна назначения	Итого													
	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1925 г.	1928 г.				
Италия	40,253	108,616	29,969	10,889	196,911	386,638	36,636	74,996	52,839	14,528	168,821	347,310	264,579	62,604
Египет	28,802	144,979	2,208	8,448	42,125	222,682	29,922	140,658	2,942	2,942	110,115	287,380	254,985	101,987
Англия	89,876	83,378	3,707	8,813	103,498	289,272	191,549	111,969	16,626	5,315	1,358	226,807	175,247	122,846
Венгрия	106,283	43,546	8,677	7,292	35,203	201,001	492,136	31,740	16,069	4,114	21,719	175,772	99,234	91,963
Австрия	61,288	77,724	15,893	189,143	29,996	159,143	42,796	58,208	18,155	3,994	23,916	141,088	87,881	70,688
Франция	142,734	39,564	3,824	9,349	1,208	166,283	99,127	27,264	9,160	4,246	6,078	141,088	87,881	70,688
Юго-Славия	54,894	27,958	35,049	2,108	36,740	166,282	30,998	38,833	17,682	11,720	9,538	108,623	139,052	50,421
Польша	28,087	38,920	18,014	2,067	36,208	121,891	21,819	38,833	12,127	4,796	39,838	98,133	72,489	52,089
Литва	33,483	24,188	6,827	1,672	7,768	106,539	29,898	16,242	42,149	1,682	4,861	94,312	114,757	82,278
Дания	13,188	20,138	6,827	1,352	7,768	33,864	14,474	27,346	12,475	3,196	16,508	73,834	90,309	39,162
Болгария	7,209	26,199	17,602	6,729	8,253	64,892	5,264	15,608	4,292	4,013	6,177	44,014	45,538	36,053
Испания	4,285	1,424	4,211	8,253	79,912	89,829	603	—	11,857	—	—	43,901	10,838	—
Чехо-Словакия	37,767	14,492	96	587	357	52,712	19,551	18,594	242	751	620	36,007	11,701	10,922
Бельгия	3,720	28,334	497	587	1,204	34,292	4,279	8,920	1	84	5,371	16,677	11,701	27,380
Алжир	—	—	—	487	3,943	15,650	3,397	4,850	—	17	—	10,190	—	—
Толуана	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Южн. Африка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сенегал	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С. Африка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Молда	—	1,359	—	—	5,287	5,287	7,018	—	—	—	2	8,421	180	4,860
Конго	149	100	—	3	—	1,362	—	4,539	3,893	124	4,104	7,018	—	—
Тунис	2,436	3,230	—	890	4,317	4,566	—	—	—	3	—	4,017	—	—
Марокко	—	—	—	—	—	6,416	—	3,935	—	—	—	4,062	—	—
Сирия	2,076	5,212	3,081	—	18,245	19,242	—	—	—	—	—	3,985	—	—
Нидерланды	1,102	—	—	73	64	10,506	385	2,617	10	507	—	3,549	150	517
Палестина	242	1,688	996	—	—	1,102	1,374	505	—	8	—	1,887	—	—
Триполи	444	—	—	—	—	2,926	215	401	696	13	1	1,326	—	—
Швейцария	—	—	—	—	—	444	351	—	270	—	—	351	3,113	137
Соед. Штаты	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смидна	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дания	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Польша	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бунг. голландо	1,002	138	12,534	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Проч. стр.	23	—	6,304	—	—	123,039	176	37	2,519	—	17,324	20,180	4,608	264
Итого	662,335	688,694	206,945	62,291	720,820	2,341,025	643,502	610,634	215,510	64,097	479,239	1,912,982	1,492,933	786,139

Нефтяной рынок Польши

Глубокий кризис, переживаемый польской нефтедобывающей промышленностью вследствие отсутствия пополнения истощаемого земельного фонда и вследствие необходимости непрерывно увеличивать относительные размеры бурения, привел к тому, что цены на сырую нефть в Польше выше, чем где бы то ни было. Цена на бориславскую нефть составляла в 1929 г. около 21 долл. за тонну, т. е. свыше 2½ долл. за баррель. Высокая цена нефти лишает польскую нефтепромышленность возможности конкурировать на внешнем рынке, в особенности после того перелома в сторону понижения цен, который произошел на мировом нефтяном рынке в конце 1926 г. С этого момента экспорт нефтепродуктов из Польши сделался нерентабельным даже в те страны, которые наиболее выгодно расположены в географическом отношении, т. е. в Германию, Австрию и Чехо-Словакию. По мере роста потребления нефтепродуктов внутри страны, при стабильном производстве нефтепродуктов, экспорт сокращался и за весь 1928 г. выразился в цифре 260,5 тыс. тонн. Падению экспорта в Германии содействовала таможенная война между Польшей и Германией, разгоревшаяся в 1925 г. и незаконченная в настоящее время. Производство нефтяных продуктов в Польше характеризуется таблицей на стр. 63. Из всего потребления на ж. д. и армию приходится около 14%. Душевое потребление керосина составляет 5 кг. в год. Число автомобилей в 1928 г. оценивалось в 27.100, в том числе 6.500 грузовых. Внутренний рынок до сих пор является по существу очень мало насыщенным.

Польский нефтеторговый картель

Первый польский нефтяной картель возник еще в 1924 г. Развитие его было чрезвычайно болезненным, и, в конце концов, он распался. В 1926 г. был вновь организован картель, сроком по конец 1926 г., и снова была организована общеторговая контора и контора для распределения сырой нефти между нефтеперерабатывающими заводами. Фактически картель не работал и переговоры о его возобновлении в ноябре 1926 г. ничем не кончились. От этого картеля осталась только центральная контора по сбыту парафина. В конце 1927 г. вновь образуется картель. Для прочности картеля было необходимо вступление в него крупнейшего в Польше предприятия по переработке нефти — о-ва „Польмин“, принадлежащего государству еще со времен австро-венгерской империи, когда австрийское правительство построило оборудованный по последнему слову техники нефтеперерабатывающий завод, остающийся и сейчас одним из наилучше оборудованных. Правительство дало свое согласие на вхождение „Польмина“ в картель, при условии создания специального нефтеразведочного предприятия, с участием в нем всех участников картеля пропорционально их квотам. Дополнительным условием вхождения „Польмина“ в картель правительство выставило привлечение в картель мелких нефтеперерабатывающих заводов, которых насчитывается до 30. В ноябре 1927 г. был учрежден, сроком на 18 мес., картель, который сразу же начал со значительного повышения цен. Если в сентябре 1927 г. керосин стоил 22 злотых за 100 кг., то уже в конце ноября цена поднялась до 35 злотых. Цена на бензин поднялась с 28 до 35 злотых, на парафин — с 90 до 120 злотых. Одновременно с картелем было образовано специальное акционерное о-во, под названием „Пионер“, для производства разведок на нефть, с капиталом в 12,5 млн. злотых, покрытым

участниками картеля пропорционально их картельным квотам. Распределение картельных квот между заводами характеризуется нижеследующими данными:

Ф и р м ы	Число занятых рабочих	Доля в реализации керосина и газойля в %	Доля в реализации бензина в %
О-во Польшин	950	18	18
„ Галицийско-Карпатск.	560	12,75	15,25
„ Галиция	820	11,50	12,90
„ Премьер	300	11,50	12
„ Лиманова	530	11,50	11,85
„ Вакуум Ойл	400	8,75	9
„ Фанто	450	8	7
„ Стандарт-Нобель	250	6	5,25
„ Нафта	260	6	4,75
„ Ясло	420	6	4

Эти квоты в 1929 г. оставались без изменения. В результате продолжавшейся в польской нефтепромышленности усиленной концентрации в картеле особенно крупное значение приобрела парижская финансовая группа „Креди Женераль де Петроль“, сосредоточивающая в настоящее время в своих руках около 50% всей польской нефтяной продукции. Квота этой группы в картеле выражается в 47%. В настоящее время эта группа объединила самые крупные польские нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие компании (подробнее о концентрации этой группы смотри „Чехо-Словакия“). 12 декабря 1928 г. картельный договор был перезаключен сроком по 1933 г. В виду выдвинутого правительством условия о привлечении к картелю мелких предприятий по переработке нефти, после перезаключения картельного договора начались переговоры с представителями этих мелких фирм. Попытки прийти к соглашению остались без результата, и в начале февраля 1929 г. мелкие фирмы объявили о создании ими собственного объединения. Одной из главных причин невозможности достигнуть соглашения было нежелание мелких фирм компенсировать убытки от экспорта, которые раскладываются между всеми участниками картеля пропорционально их квотам. Кроме того, для этих мелких фирм непосильным было также участие в нефтеразведочном обществе. В виде компенсации за эти обременительные для них условия мелкие фирмы потребовали обеспечения их потребности в сырой нефти, на что основные участники картеля не согласились.

Вновь заключенный картельный договор предусматривает создание общей торговой конторы для оптовых продаж всех нефтепродуктов на внутреннем рынке на весь пятилетний срок действия договора, так что отдельные участники картеля отныне могут вести самостоятельно лишь розничную торговлю. Решение о создании общей торговой конторы распространяется и на масляный рынок, но здесь, в отличие от прочих нефтепродуктов, срок определен в один год, так как специфический характер масляной торговли и большое количество обращающихся на рынке сортов масел вызывают сомнения в целесообразности централизованной торговли. Новый картельный договор предусматривает также централизацию в будущем всей экспортной торговли польскими нефтепродуктами. В настоящее время экспорт сосредоточен в руках двух фирм: о-ва „Балт-Ойл“ в Данциге и о-ва „Нова“ в Вене (группа „Креди Женераль“). Вполне централизован-

ной в настоящее время является также реализация парафина на внешнем рынке. Польская парафиновая промышленность заключила соглашение с шотландской парафиновой промышленностью, регулирующей сбыт парафина на европейском рынке и уровень цен. Польско-шотландский парафиновый картель имеет возможность существовать, несмотря на крупный экспорт парафина из Соед. Штатов, в виду особых льгот для парафина польско-шотландского провенанса, предусмотренных торговыми договорами. Парафин составил в 1928 г. 13% всего экспорта польских нефтепродуктов.

Общая реализация керосина в Польше с подразделением на реализацию картеля и не входящих в картель фирм по годам представлена на следующей таблице (в тыс. тонн):

	Общ. реал.	В т. ч. картель	Проч. фирмы
1925	128,0	111,9	16,1
1926	135,6	115,5	20,1
1927	149,4	130,0	19,4
1928	148,4	122,9	25,5

С 1929 г., укрепив свое внутреннее и внешнее положение, польский картель довольно круто взял курс на подчинение себе керосинораспределительного аппарата, находившегося до сих пор в руках мелких розничников. В связи с этим часть независимых розничников должна была перейти на положение простых агентов картеля, а другая перешла на работу с керосином мелких заводов. Картель в своей борьбе с независимой товаропроводящей сетью идет по пути заключения договоров с торговыми отделами магистратов, для чего, естественно, использует все свое политическое влияние. Борьба картеля с керосиновой периферией также не лишена политического оттенка, так как еврейские керосиновые торговцы и украинские кооперативы, представляющие собой главную товаропроводящую сеть, являются в польском государстве политически неблагонадежным элементом.

Что касается бензинораспределительного аппарата, то он, в виде бензиновых насосов, находится преимущественно в руках членов картеля. К концу 1928 г. общее число насосов в Польше составляло 401, при чем наибольшее число в Варшавском воеводстве (98) и в Познани (94).

Разница между ценами мирового рынка и внутренними картельными ценами в Польше настолько велика, что открывает возможность рентабельного ввоза нефтепродуктов в Польшу из Румынии или других стран, несмотря на то, что ввозные пошлины на нефтепродукты имеют целью защитить местную нефтепромышленность от импорта. В виду падения мировых цен пошлины на ввозимые в Польшу нефтепродукты были подняты на 30%, т. е. с 11 до 14,3 злотых за 100 кг. керосина, с 16 до 20,8 злотых за 100 кг. бензина и с 20 до 26 злотых за 100 кг. смаз. масел. Но и после повышения пошлин импорт нефтепродуктов в Польшу возможен, как показывает нижеследующая калькуляция.

Цена на румынский керосин франко Снятын	
1,9 долл. за 100 кг. или	16,91 злот.
Пошлина	14,30 "
Перевалка	1,43 "
Акциз	11,55 "
Итого	44,19 злот.
Картельная цена франко Снятын	50,90 "
Разница в пользу румынского керосина	6,71 "

Цена на румынский бензин (уд. в. 720/30) франко	
Снятын 3,45 долл. за 100 клг. или	30,60 злот.
Пошлина	20,80 "
Перевалка	2,08 "
Акциз	17,38 "
Итого	70,86 злот.
Картельная цена франко Снятын	77,91 "
Разница в пользу румынского бензина	7,05 "

Таким образом, рентабельный ввоз румынских нефтепродуктов в Польшу через сухопутную границу возможен.

Возможность ввоза нефтепродуктов в Польшу через Данциг определяется нижеследующим расчетом:

Цена сиф Данциг	Бензин	Керосин	Газойль	Маш. мас.	Параф.
долл.	3,90	2,30	1,65	2,80	8,50
злот.	34,63	20,42	14,69	24,92	75,65
Перевалка в Данциге	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5
Ввозная пошлина	20,8	14,3	14,3	26,0	48,10
Перевалка в Данциге	2,08	1,43	1,43	2,6	4,81
Фрахт Данциг—Грауденц	3,29	2,99	1,83	2,99	3,29
Итого франко Грауденц	61,80	40,14	33,25	58,01	133,35
Цена картеля в Грауденце	65,04	43,45	26,66	45,80	108,45
Разница в пользу импортных	+ 3,24	+ 3,31	— 6,59	— 12,21	— 24,90
Фрахт Данциг—Варшава	7,43	6,06	4,25	6,06	7,43
Итого франко Варшава	65,94	43,21	35,67	61,08	137,49
Цена картеля в Варшаве	64,04	41,65	25,67	44,30	108,45
Разница в пользу польск.	1,10	1,56	10,00	16,78	29,04

Таким образом, для прилегающих к польско-германской границе районов получается разница в пользу всех импортных продуктов, за исключением газойля, машинного масла и парафина, в виду очень высоких ввозных пошлин на эти продукты. Но для более отдаленных районов, как Варшава, получается разница по всем нефтепродуктам в пользу местных фабрикатов.

Постоянная нехватка сырой нефти создает затрудненные условия для работы нефтеперерабатывающих заводов и ставит вопрос об импорте сырой нефти в Польшу.

Производство нефтепродуктов в Польше

Год	Бензин	Керосин	Газовые масла	Смазочные масла	Парафин и свечи	Вазелин	Асфальт	Кокс	Прочие продукты	Тяжелые масла	Всего
1920 . . .	7.692	17.887	9.839	8.986	2.141	—	—	14.117	—	—	60.882
1921 . . .	6.174	16.297	10.262	9.530	2.247	108	1.228	467	10.768	96	57.168
1922 . . .	8.153	20.437	11.465	11.480	3.446	42	1.057	735	7.728	194	64.737
1923 . . .	8.321	19.955	9.603	9.830	3.843	31	1.516	630	8.103	91	61.033
1924 . . .	9.020	19.800	11.181	11.840	3.444	37	784	905	5.460	111	62.582
1925 . . .	9.656	20.276	11.660	12.833	3.527	25,9	1.256	1.075	4.317	151	64.782
1926 . . .	9.324	23.360	15.517	10.338	4.019	26	1.729	1.080	5.355	248	70.996
1927 . . .	9.028	20.351	11.557	9.403	9.743	21	1.839	889	4.772	228	61.831
1928 . . .	9.675	21.671	12.649	10.792	4.025	31	1.996	1.024	4.270	266	66.399

Добыча нефти в Польше в 1913 г. и 1922—1928 г. г.

Год	Р а й о н ы			Всего
	Дрого-буч	Ясло	Стали-славов	
В цистернах а 10.000 кдг.				
1913 . . .	100.429	6.690	4.247	111.366
1914 . . .	56.676	5.751	3.134	65.561
1915 . . .	61.890	3.977	1.826	67.693
1916 . . .	84.027	5.482	2.400	91.909
1917 . . .	76.934	5.666	2.372	84.972
1918 . . .	69.494	5.300	2.394	77.188
1919 . . .	75.883	5.172	2.144	83.190
1920 . . .	69.068	4.931	2.492	76.481
1921 . . .	63.044	5.073	2.386	70.508
1922 . . .	63.036	5.904	2.671	71.310
1923 . . .	64.929	5.827	3.162	73.718
1924 . . .	67.317	5.712	4.049	77.073
1925 . . .	69.735	6.464	4.979	81.178
1926 . . .	67.910	7.033	4.666	79.609
1927 . . .	60.919	7.265	4.074	72.258
1928 . . .	62.393	7.628	4.279	74.300

Нефтеперерабатывающие заводы в Польше по состоянию в 1927 г.

Ф и р м а	Место-нахождение	Год. способность перераб. нефти в тоннах	П р и м е ч а н и е
Госуд. завод „Польмин“	Дрогобуч	300.000	Производительн. способность всех заводов, за исключением заводов в Едлице, исчислена по количеству параф. нефти, каковая может быть переработана с полным извлечением парафина.
Общ. „Галиция“	„	120.000	
Общ. „Лиманова“	Лиманова	120.000	
Общ. „Вакуум Ойл Ко“	Чеховице	100.000	
Концерн „Домброва“	Глиник Мар	60.000	
Общ. „Ясло“	Ясло	60.000	
Концерн „Домброва“ (завод Сходниця) ныне не работает	Двадзине	70.000	
Концерн „Премьер“	Тражбыня	80.000	
Общ. „Фанга“	Устрижи	50.000	
Т-во бр. Нобель (Станд.-Ойл)	Дрогобуч	40.000	
Концерн „Премьер“ (зав. Дроссе)	Лисуша	50.000	
Концерн „Домброва“	Дрогобуч	48.000	Завод оборудован для переработки беспараф. нефтей.
Итого	—	1.138.000	
Прочие заводы	—	100.000	
Всего	—	1.238.000	

Экспорт нефтепродуктов из Польши в 1921—1928 г.г. (по странам)

(в тоннах)

Страна	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Данциг	—	53.560	38.610	49.730	41.270	178.710	63.343	66.606
Чехо-Словакия	106.100	62.450	102.060	123.450	112.880	115.720	101.234	92.011
Австрия	83.810	68.050	51.300	51.070	31.530	49.760	32.256	35.984
Швейцария	5.420	6.690	13.770	26.450	21.270	39.170	18.781	14.269
Германия	67.590	129.270	81.140	122.450	77.330	24.840	20.760	17.061
Франция	920	10.400	4.340	6.540	6.910	13.570	6.647	10.047
Венгрия	—	23.150	18.190	17.060	2.380	9.330	4.955	4.153
Латвия	—	150	180	320	2.140	6.940	4.211	5.599
Италия	—	80	350	100	2.130	5.460	3.787	3.662
Швеция	—	620	100	570	2.800	3.160	3.505	2.217
Дания	—	1.550	710	1.210	7.310	2.290	2.714	2.882
Румыния	730	830	1.900	1.700	1.960	1.920	1.316	658
Англия	860	200	700	5.330	5.910	1.860	220	89
СССР	—	940	590	1.570	1.060	1.610	903	—
Разные	65.250	3.940	1.810	2.380	2.190	5.850	5.770	5.289
Всего	333.680	361.930	315.750	409.930	319.070	460.190	270.402	260.477

(в тоннах)

Наименование предметов	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Бензин	55.710	55.330	61.690	77.550	62.150	77.690	62.186	61.758
Керосин	105.710	109.020	65.830	103.580	67.820	108.750	49.403	41.436
Газовые масла	78.080	94.230	66.780	87.430	83.120	143.670	58.404	62.034
Смазочные масла	61.660	50.440	60.480	70.600	60.070	54.670	42.258	35.868
Парафин	14.130	23.140	24.420	25.630	23.030	31.600	22.575	34.434
Вазелин	720	20	30	—	30	—	н. св.	н. св.
Асфальт	7.470	4.320	3.910	3.530	4.110	15.490	12.531	6.542
Кокс	3.420	5.390	6.250	6.180	6.180	9.490	8.084	8.058
Полуфабрикаты	16.460	11.830	26.280	34.810	12.370	19.250	14.481	9.997
Тяжелые масла	320	400	30	200	140	130	174	2.129
Свечи	—	—	—	—	—	—	306	121
Всего	343.680	354.120	315.700	409.510	318.970	460.740	270.402	262.377

Важнейшие предприятия в польской нефтяной промышленности

1) Акц. О-во Нефтяной Промышленности и Нефтяных Газов в Львове. Правление—Львов. Число рабочих—660.

2) „Борислав“. Акц. О-во Нефтяной и Озокеритовой Промышленности. Правление—Вена.

Годовое производство—65 вагонов. Число рабочих—650.

3) „Вакуум Ойл Ко, Лтд“. Нефтеперегонные заводы. Почтовый адрес—Дзедзице. Правление—Варшава.

Годовое производство—5.100 цистерн. Число рабочих—500. Механические двигатели мощностью в 835 л. с.

4) „Галиция“. Галицийское Акц. О-во Нефтяной Промышленности. Почтовый адрес—Дрогобыч. Правление—Львов.

Годовое производство—8.000 вагонов нефтяных продуктов. Число рабочих—2.000.

5) „Домброва“. Нефтяной Консорциум. О-во с огр. отв. Правление—Львов. Контролируется группой „Креди Женераль“.

В состав консорциума входят:

а) „Домброва“. О-во с огр. отв.

Производство: нефти—3.145 цистерн, газа—22.553 куб. м. Количество рабочих—1.217.

б) „Дзедзице“. Акц. О-во нефтяной промышленности.

Годовое производство: нефти—155 цистерн, газа—290.000 куб. м. и нефтяных продуктов—3.300 цистерн. Число рабочих—466.

в) Французско-Галицийское Нефтяное Т-во. О-во с огр. отв.

г) Французско-Карпатское Нефтяное Т-во. О-во с огр. отв.

Годовое производство—960 цистерн нефти.

д) Галицийско-Карпатское Акц. Нефтяное О-во.

Годовое производство: нефти—3.940 цистерн и газа—17.600.000 куб. м. Число рабочих—2.879.

е) Акц. О-во Нефтеперегонных заводов „Едличе“.

Годовое производство—2.400 цистерн нефтяных продуктов. Число рабочих—524.

ж) Польско-Французское Нефтяное Т-во „Домброва“.

Годовое производство: нефти—320 цистерн, газа—22.500.00 куб. м.

з) „Société Française de Pétroles de Potok“. О-во с огр. отв.

Годовое производство—990 цистерн нефти. Число рабочих—276.

6) „Лиманова“. Нефтяное Т-во. О-во с огр. отв. Правление—Варшава.

Годовое производство—10.000 цистерн нефти. Число рабочих—1.135. Механические двигатели мощностью в 10.000 л. с.

7) „Нафта“. Акционерное О-во. Правление—Львов. Контролируется группой „Креди Женераль“.

Годовое производство—65.000 тонн нефти и 40.000 тонн нефтяных продуктов.

8) „Польмин“. Государственные нефтеперегонные заводы в Дрогобыче. Правление—Варшава.

Годовое производство—36.000 вагонов. Число рабочих—1.200. Механические двигатели мощностью в 850 л. с.

9) „Премьер“. Нефтяной Консорциум. Правление—Львов. Контролируется группой „Креди Женераль“.

Годовое производство: нефти — 72.000 тонн и газа — 30.000.000 куб. м. Число рабочих — 2.230. Механические двигатели мощностью в 5.000 л. с.

10) „Стандарт-Нобель“. Акц. О-во Нефтяной Промышленности. Почтовый адрес — Либуша. Правление — Варшава.

Годовое производство — 9.000 вагонов. Число рабочих — 230.

11) „Сходница“. Акц. О-во Нефтяной Промышленности. Почтовый адрес — Дзедзице. Правление — Вена IX, Lichtensteinstrasse 2. Число рабочих — 1.500.

12) „Тепере“. Акц. О-во Горной Промышленности. Правление — Варшава. Годовое производство — 1.400 вагонов. Число рабочих — 40.

13) „Фанто“. Акц. О-во. Правление — Варшава. Почтовый адрес — Тустановицы.

Контролируется группой „Креди Женераль“.

Годовое производство: нефти — 72.000 тонн, нефтяных продуктов — 50.000 тонн. Число рабочих — 2.000.

14) Западно-Малопольское Акц. О-во Нефтяной и Газовой Промышленности. Почтовый адрес — Тарновец под Ясло. Правление — Краков. Число рабочих — 150.

Контролируется группой „Креди Женераль“.

15) „Ясло“. Акц. О-во Нефтяной Промышленности. Заводы „Гартенберг“ и „Миойер“. Почтовый адрес — Ясло. Правление — Варшава.

Годовое производство — 6.000 вагонов. Число рабочих — 540. Механические двигатели мощностью в 1.200 л. с.

АНГЛИЯ

ОБЩИЙ ОЧЕРК НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

Основной характеристикой современного состояния британской промышленности может считаться коренное изменение довоенного равновесия между отраслями промышленности, работающими на экспорт, и отраслями промышленности, занятыми преимущественно обслуживанием внутреннего рынка. Исторически английская промышленность сложилась, как экспортная промышленность; важнейшие ее отрасли, как хлопчатобумажная промышленность, угольная, сталелитейная, машиностроительная индустрия в основном до войны работали на экспорт. Под влиянием мировой войны на внешних рынках Великобритании произошли серьезные изменения; будучи отрезаны от Великобритании, эти рынки создали свою собственную промышленность, которая после войны отгородилась от английского импорта таможенным барьером. С другой стороны, обеднение значительной части стран, являвшихся покупателями английских изделий, способствовало тому, что в первые годы после мировой войны эти страны не были в состоянии покупать английские товары, которые славятся своим высоким качеством, но и отличаются дороговизной по сравнению с товарами массового производства, выделяемыми промышленностью таких стран, как Соед. Штаты, Германия и Япония. Поэтому Англии не удавалось в течение десятилетия с начала мировой войны наладить свои торговые связи; этот процесс восстановления был также задержан тем, что значение Англии, как финансового центра мира, было поколеблено, и Нью-Йорк стал серьезным конкурентом Лондону. В попытках вернуть Лондону потерянное было значение мирового денежного рынка английский финансовый капитал стремился восстановить золотой стандарт и тем самым ставил английскую промышленность в крайне невыгодные условия конкуренции по сравнению с другими странами на мировом рынке. Исчисленная в золотой валюте заработная плата английских рабочих стояла до 1926 г. на высоком уровне. Инфляция во Франции, Бельгии и Германии, напротив того, создавала для этих стран особо выгодные условия для того, чтобы закрепить за собою преимущественное положение на рынках, ранее обслуживавшихся Англией. Одновременно с этим перед английской промышленностью ставилась проблема обновления технического и организационного. Техническое обновление наталкивалось на трудности вследствие относительной технической отсталости английской промышленности по сравнению с американской, германской и вследствие „разводненности“ (со времени войны) капитала многих английских промышленных предприятий. Организационное обновление должно было произойти в форме объединения, трестирования и картелирования английской промышленности; трудности в этой области были и остаются следующие: 1) указанная выше разводненность капитала, делающая необходимым предварительное финансовое „санирование“ многих предприятий; 2) отрыв банков от промышленности; 3) традиции английской либеральной экономической политики, лишь постепенно устранимые экономической необходимостью; 4) разная степень экономической эффективности в отделе-

ных предприятиях, делающая для наилучших предприятий невыгодным объединение с теми, которые не могут выдержать конкуренции на мировом рынке.

На внутреннем рынке рост потребностей, рост населения и уменьшение доли сбережений при увеличении общей валовой суммы народного дохода создают для английской промышленности несколько более благоприятные перспективы. Среди отраслей промышленности, работающих на внутренний рынок, особенно преуспевают те, которые: а) обязаны своим происхождением или развитием недавним завоеваниям науки и техники (электротехническая и искусственного шелка); б) ограждены от иностранной конкуренции таможенными пошлинами или особыми условиями конкуренции (автомобильная, оптическая и пищевая); в) в организационном и техническом отношении стоят на более высоком уровне (химическая и табачная).

Во внешней торговле основной момент—изменение соотношения между ввозом и вывозом в сторону значительного увеличения доли последнего в торговых оборотах, причем это увеличение приходится на группу пищевых продуктов и готовых изделий. Это изменение отразилось также на платежном балансе страны; статей так наз. „невидимого экспорта“ хватает лишь с небольшим излишком на покрытие пассива торгового баланса, тем более, что английские капиталовложения во время мировой войны были в известной степени израсходованы на военные нужды. Поэтому собственно английских средств для помещения вне Англии остается все меньше, и Англия становится постепенно распределителем иностранных капиталов (американских, голландских, французских, канадских и пр.) в такой же степени, как экспортером собственных капиталов.

Индекс Economist'a

(За 100 принят 1924 г.)

	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Продукция англ. народн. хоз-ва	100	99	90	105
Чистый доход от англ. капиталов за границей	100	121	145	153
Общий нац. доход	100	100	92	107
Население	100	100	101	101
Индекс „благополучия“	100	99	91	105

Индекс промышленной продукции Лондонского и Кембриджского университетов

(1924 г. принят за 100)

	1928 г. I ч.	1928 г. II ч.	1928 г. III ч.	1928 г. IV ч.
Угольная промышл.	97,1	86,1	83,8	91,4
Сталелитейная промышл.	100,2	98,6	92,6	98,7
Судостроение	104,9	87,6	79,4	90,5
Цветн. металлургия	117,5	122,9	106,9	112,1
Хлопчатбум. промышл.	114,4	109,0	92,9	115,0
Пищевая промышл.	104,3	99,2	103,4	104,1
Химическая промышл.	100,4	95,4	89,3	87,0
Бумажная промышл.	82,4	118,0	99,0	122,9
Общий индекс	108,8	101,5	93,3	102,8

Основные показатели английского народного хозяйства

	1913 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Добыча угля (млн. тонн)	287,4	276,0	267,1	243,2	126,3	251,2	241,2
Выпл. чугуна (тыс. тонн)	10.260	7.440	7.307	6.262	2.458	7.293	6.611
Произв. стали (тыс. тонн)	7.664	8.482	8.201	7.385	3.526	9.097	8.525
Судостроение: спущено на воду судов (тыс. тонн)	1.932	646	1.440	1.079	638	1.250	1.297
Внешняя торговля:							
Импорт (млн. ф. ст.) . . .	769	1.096	1.277	1.321	1.241	1.218	1.197
В том числе:							
Продовольствие, напитки и табак (млн. ф. ст.) . . .	295	509	571	570	530	539	532
Пром. сырье (млн. ф. ст.)	270	325	400	425	392	352	335
Фабрикаты (млн. ф. ст.) . .	201	257	300	320	315	322	318
Экспорт (млн. ф. ст.) . . .	525	767	801	773	653	709	723
В том числе:							
Продовольствие, напитки и табак (млн. ф. ст.) . .	34	44	57	55	50	52	54
Пром. сырье (млн. ф. ст.)	66	131	106	84	47	76	70
Фабрикаты (млн. ф. ст.) . .	414	570	619	617	539	564	571
Резэкспорт (млн. ф. ст.) . .	110	119	140	154	125	123	120
Торговые обороты (млн. ф. ст.)	1.404	1.982	2.218	2.248	2.019	2.050	2.040
Грузооборот: заход судов в англ. порты (млн. тонн)	49,1	51,1	55,4	55,5	64,2	60,6	60,3
Ж.-д. перевозки: товары (млн. тонн)	72,0	63,1	65,3	64,3	57,7	65,0	50,6 (10 мц)
Уголь и топливо	225,6	222,8	209,2	193,7	115,2	199,4	168,3
Другие минералы	71,5	63,0	66,3	63,3	48,7	66,2	51,0
Безработица (%/о застрахов.)	—	11,7	10,3	11,3	12,5	9,7	10,9
Эмиссия займов и капиталов (млн. ф. ст.) . . .	242	204	224	220	253	315	363
Индекс цен (опт. Мин. Торг.)	100	159	166	159	148	141	140
(Розн. Мин. Труд.)	100	174	175	175	172	167	166

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Положение автомобильной промышленности в Великобритании может быть охарактеризовано следующими основными моментами: 1) усиленная конкуренция на внешнем рынке, осложняемая дороговизной английских изделий и высотой заработной платы в Англии сравнительно с Францией и меньшей производительностью труда сравнительно с Америкой; 2) основой развития промышленности является растущий внутренний рынок, на котором конкуренция иностранных машин развивается несколько замедленным темпом вследствие существующих пошлин (так наз. „пошлин Мак-Кенна“) в размере 33 $\frac{1}{3}$ % стоимости со всех машин, кроме имперских (гл. обр. с американских заводов в Канаде и Ирландии); 3) быстрый темп развития автомобильного грузового транспорта, развивающего перевозки за счет железных дорог. Число душ населения на 1 автомобиль составляло в Великобритании в конце 1927 г. 36,5, а к 1929 г. понизилось до 30.

Имевшее место в 1928 г. уменьшение общей английской продукции автомобилей произошло всецело за счет грузовых, число же выпущенных легковых автомобилей даже немного возросло. Выпущенные в 1928 г. английскими заводами 165 тыс. легковых автомобилей распределяются по главнейшим фирмам следующим образом: Моррис—65.000, Остин—36.000, Зингер—15.000, Клайно—11.000, Стандарт—5.000, Даймлер—3.000. Из выпущенных грузовых автомобилей на Моррис приходится 15.000, Гью—6.000, Денни—6.000, Лейланд—4.000 и Торникрофт—2.000.

Подавляющая часть английской продукции легковых автомобилей падает на маломощные машины, в виду того, что налог с автомобилей взимается сообразно с мощностью (1 ф. ст. за силу мощности). Из всей английской продукции легковых автомобилей в 1928 г. не более 1.000 имели мощность свыше 25 л. с.

Производство, экспорт и импорт автомобилей в Великобритании представляются в следующих цифрах:

Автомобильный рынок Великобритании

Легковые автомобили

Г о д ы	Продукция	Экспорт	Импорт	Спрос внутрен- него рынка
1922	58.000	2.441	20.317	75.876
1923	66.000	5.007	24.127	85.120
1924	105.000	12.477	21.648	114.171
1925	121.000	23.233	41.837	139.604
1926	138.500	25.911	16.491	129.080
1927	164.553	27.426	25.650	162.777
1928	165.352	26.306	23.450	162.496

Грузовики и автобусы

Г о д ы	Продукция	Экспорт	Импорт	Спрос внутрен- него рынка
1922	15.000	600	2.515	16.815
1923	21.000	1.252	5.699	25.447
1924	26.000	3.119	5.528	28.409
1925	32.000	5.808	7.448	33.640
1926	41.500	6.477	6.401	41.424
1927	47.227	9.063	8.534	46.698
1928	46.525	7.004	10.651	50.172

Развитие автотранспорта

Общее число автомобилей в Англии за период 1920—1928 г.г. изменилось следующим образом (в тыс.):

Годы	Легковых автомоби- лей	Грузовых автомоби- лей	Итого, вкл. проч. ¹⁾	Мото- циклов	Общее число машин
1920	122	66	263	288	551
1921	250	135	461	355	816
1922	315	159	564	378	942
1923	381	181	664	430	1.094
1924	474	210	793	496	1.289
1925	580	232	927	574	1.501
1926	684	257	1.059	637	1.696
1927	787	283	1.184	681	1.865
1928	885	292	1.292	713	2.005

Кроме того, в Сев. Ирландии насчитывалось в 1927 г. 3 тыс. легковых автомобилей, 5 тыс. грузовых машин и 2 тыс. проч. ¹⁾.

¹⁾ В числе „прочих“ фигурируют преимущественно „такси“.

Состояние автотранспорта в Англии на 1 сентября 1927 г.

	Легковые частные	Грузовые	Автобусы и такси	Освобожд. от обложения	Итого	Мотоциклы	Всего в сентябре 1927 г.
Англия							
Бедфордшайр	4.902	1.604	576	60	7.132	5.828	12.960
Беркшайр	9.529	2.672	855	109	13.165	7.535	20.700
Бекингемшайр	7.615	1.800	651	119	10.185	6.540	16.725
Кембриджшайр	5.550	1.555	550	60	7.715	7.030	14.745
Чешайр	24.085	6.131	1.891	215	32.322	15.725	48.047
Корнуэльс	6.646	2.153	1.316	89	10.204	6.707	16.911
Кумберландшайр	4.411	1.452	739	86	6.688	5.290	11.978
Дербишайр	10.381	4.542	1.714	189	16.826	12.728	29.554
Девоншайр	16.657	4.838	2.522	237	24.249	13.817	38.066
Дорсетшайр	6.698	2.242	898	448	10.286	6.714	17.000
Доргем	10.735	4.242	1.961	224	17.162	15.294	32.456
Эссекс	27.330	8.564	2.462	330	38.686	24.620	63.306
Глостершайр	17.257	5.117	2.119	146	24.639	16.281	40.920
Гемшайр	25.508	7.497	3.239	296	36.600	21.094	57.694
Герефордшайр	3.325	653	327	37	4.342	2.809	7.151
Герфордшайр	10.931	4.339	903	108	16.281	9.125	25.406
Гентингдоншайр	1.403	456	154	16	2.029	1.968	3.997
Кент	25.119	8.532	2.800	344	36.795	20.630	57.425
Ланкашайр	63.639	30.946	5.911	831	101.327	46.949	148.276
Лейстершайр	11.002	4.135	1.058	105	16.300	11.439	27.739
Линкольншайр	12.883	3.909	1.244	162	18.198	17.187	35.385
Лондон	81.091	42.175	15.312	4.442	143.020	43.239	186.259
Миддлэссекс	35.092	7.830	1.559	4.851	49.332	22.703	72.035
Норфольк	10.516	3.352	1.889	95	15.852	10.241	26.093
Норсгемптоншайр	7.345	2.281	808	258	11.192	8.708	19.900
Нортумберланд	10.587	3.738	1.028	195	15.548	10.084	25.632
Ноттингемшайр	11.418	4.232	1.245	161	17.056	13.369	30.425
Оксфордшайр	5.988	1.545	651	130	8.314	5.490	13.804
Рутландшайр	474	125	48	2	649	540	1.189
Салоп	6.056	1.866	666	54	8.642	5.382	14.024
Сомерсетшайр	12.856	3.515	1.605	206	18.182	12.250	30.432
Стаффордшайр	17.904	8.593	2.457	181	29.135	18.622	47.757
Суффолк	8.273	2.629	1.115	50	12.067	7.750	19.817
Серрей	36.415	7.472	2.047	301	46.235	21.763	67.998
Сессекс	21.519	6.418	2.642	253	30.832	14.580	45.412
Варвикшайр	31.692	10.067	1.794	372	43.925	37.427	81.352
Вестморланд	1.896	540	300	30	2.756	2.181	4.937
Вилтшайр	7.549	2.482	1.119	172	11.322	8.242	19.564
Ворчестершайр	8.606	2.950	825	77	12.458	8.676	21.134
Йоркшайр	67.971	25.329	6.686	1.041	101.027	67.714	168.741
Итого Англия	689.344	244.513	77.746	17.072	1.028.675	594.271	1.622.946
Уэльс							
Энгльси	854	296	282	9	1.441	1.177	2.618
Брековшайр	893	255	152	6	1.306	1.152	2.458
Карнарвоншайр	1.894	723	660	25	3.302	2.416	5.718
Кардиганшайр	897	275	334	18	1.524	820	2.344
Кармартеншайр	2.149	1.138	672	11	3.970	2.592	6.562
Денбигшайр	2.871	1.121	568	32	4.592	2.490	7.082
Флинтшайр	1.887	784	422	21	3.114	1.815	4.929
Гламорганшайр	13.447	5.736	2.032	218	21.433	13.060	34.493
Мернонетшайр	633	257	192	26	1.107	978	2.085
Моямутшайр	4.408	1.772	819	108	7.107	5.240	12.347
Монтомеришайр	924	329	192	22	1.467	1.191	2.658
Пемброкшайр	1.553	521	281	27	2.382	1.718	4.100
Радворшайр	424	120	99	4	647	620	1.267
Итого Уэльс	32.834	13.327	6.705	526	53.392	36.269	88.661

	Легковые частные	Грузовые	Автобусы и такси	Освобожд. от обложе- ния	Итого	Мотопомпиды	Всего в сангиторе 1927 г.
	1	2	3	4	5	6	7
Шотландия							
Абердин	5.095	1.637	982	76	7.790	5.679	13.469
Ардшил	903	418	613	17	1.951	647	2.598
Эйршайр	3.791	1.619	778	64	6.252	3.034	9.286
Банф	772	214	231	9	1.226	1.028	2.254
Бервик	875	331	106	15	1.327	841	2.168
Бут	82	129	201	8	420	107	527
Вайтнес	280	137	124	8	549	492	1.041
Кламанан	414	141	37	8	600	376	976
Дамфрис	2.060	591	221	26	2.898	1.423	4.321
Дамбартон	1.766	486	272	36	2.560	940	3.490
Вост. Лотнан	905	380	124	14	1.423	827	2.250
Файф	8.425	1.266	671	66	5.428	4.066	9.494
Форфаршайр	4.168	1.058	383	41	5.650	3.701	9.351
Инвернес	1.189	478	540	23	2.235	1.270	3.505
Кинкардин	660	149	116	8	933	972	1.905
Киркос	233	65	19	6	323	234	557
Киркудбрайт	1.171	270	184	11	1.636	807	2.443
Ланаркшайр	13.827	7.456	1.753	244	23.280	7.921	31.201
Мидлотнан	8.462	3.031	1.184	128	12.805	5.098	17.903
Морай	890	170	137	10	1.207	954	2.161
Наири	196	32	19	2	249	170	419
Оркней	148	60	123	7	338	561	899
Пиблес	364	129	60	8	561	346	907
Перт	3.420	941	452	31	4.844	2.891	7.735
Ренфру	3.027	1.106	320	49	4.502	1.436	5.938
Рос и Кромарти	768	410	306	18	1.502	764	2.266
Роксбург	1.224	340	158	18	1.740	934	2.674
Сельбирк	455	189	98	8	750	416	1.166
Стирлинг	2.051	910	467	46	3.474	1.802	5.276
Сузерланд	223	119	96	11	449	329	778
Зап. Лотнан	683	453	154	24	1.314	954	2.268
Вигтоун	813	275	205	11	1.304	581	1.885
Ветланд	102	75	167	5	349	269	618
Итого Шотландия	64.432	25.065	11.301	1.061	107.859	51.870	154.729
Сев. Ирландия							
Антрим	7.372	2.861	1.266	285	11.784	4.467	16.251
Армаг	947	347	334	4	1.632	664	2.296
Доун	2.471	959	481	35	3.946	2.222	6.168
Ферманан	433	131	166	6	736	290	1.026
Лондондерри	1.331	415	404	30	2.180	823	3.003
Тирон	948	397	420	21	1.786	799	2.585
Итого Сев. Ирландия	13.502	5.110	3.071	381	22.064	9.265	31.329
Все Соед. Королевство	800.112	288.015	98.823	19.040	1.205.990	690.675	1.896.665

Число сельско-хозяйственных двигателей в Великобритании в 1928 г.

	Англия	Уэльс	Шотландия	Итого
Число тракторов и двигателей, пригодных только в сельск. хоз-ве	1.684	21	39	1.744
Число с.-х. двигателей, пригодных и для перевозок	2.503	136	376	3.015
Итого с.-х. двигателей и тракторов	4.187	157	415	4.759

Кроме того, сельскохозяйственных машин с двигателями внутреннего сгорания насчитывается в Англии 14.236, в Уэльсе—291 и в Шотландии—1.157; итого в Великобритании—15.674.

Ж.-д. транспорт

Основные показатели английского ж.-д. хозяйства в 1913, 1926 и 1927 г.г. представлены ниже:

	1913 г.	1926 г.	1927 г.
Длина ж.-д. сети (тыс. клм.)	32,6	32,8	32,8
Число вагонов пассаж. (в тыс.)	55,0	51,2	51,5
товарн. (в тыс.)	735,3	720,9	718,3
Число паровозов (в тыс.)	23,7	24,1	24,0
Перев. пассаж. (в млн.)	1.199	1.069	1.175,0
Перев. грузов (в млн. тонн)	370	219	330,7
Пасс./ккм. (в млн.)	20,2	26,0	31,3
Тонно/ккм. (в млн.)	20,7	21,6	28,9

За ничтожными исключениями все английские ж. д. работают на угле, хотя во время стачки 1926 г. часть локомотивов была с успехом переведена на нефтяное топливо.

Морской транспорт

Весь торговый флот Англии, с выделением работающего на нефтяном топливе, характеризуется по состоянию на 1 июля нижеследующими цифрами (в тыс. рег. тонн):

	Англия и Ирландия	Общий тоннаж	В т. ч. парусн.	Всего пароходы	В т. ч. с нефт. топками	Тепло- ходы
1914	19.257	365	18.892	...	...
1926	22.270	318	20.876	6.432	1.077	
1927	19.309	130	17.996	5.088	1.183	
1928	19.875	121	18.217	5.329	1.537	
1929	20.166	120	18.124	5.414	1.922	

Что касается **военного флота** Англии, то в настоящее время лишь незначительная часть отапливается углем. На основании данных, оглашенных морским министром в палате общин, соотношение количеств судов, отапливаемых углем и нефтью, и соотношение их тоннажа характеризуется нижеследующими цифрами:

Топливо	Число судов	Общий тоннаж
Мазут	286	1.079.952
Уголь	135	188.425
Мазут или уголь	7	101.935

Из этих данных видно, что на угле остались преимущественно мелкие суда. Вместе с тем для работы на том и другом топливе оборудованы 7 судов с тоннажем в 102.000 тонн, т. е. очевидно, что в число этих семи входят и крупные единицы.

В Англии наблюдается значительное увлечение паровыми турбинами высокого давления, что проявляется как в промышленности, так и в морском транспорте. Именно развитием турбиностроения объясняется, что тоннаж теплоходов в британском флоте в середине 1929 г. составлял всего около 10%. В 1928 г. из спущенных в Англии на воду 268 тыс. тонн тоннажа, 138 тыс. тонн приходится на турбинные суда, а в 1927 г. этот процент был еще выше.

Потребители нефтетоплива

В промышленности развитие применения турбин для силовых установок характеризуется нижеследующей табличкой, сравнивающей 1912 и 1924 г.

	Мощность двигателей			
	1912 г.		1924 г.	
	1.000 HP	%	1.000 HP	%
Турбины	1.450	13,2	6.719	40,9
Паровые машины	8.624	78,8	8.300	50,6
Двиг. внутр. сгор.	751	6,9	1.196	7,3
Неклассиф.	124	1,1	204	1,2
Итого	10.949	100	16.419	100

Турбины большей частью находят применение на электрических станциях, мощность которых довольно быстро возрастает. Так, выработка электроэнергии за 1928 г. составила 9,9 млрд. кв.-ч., против 6,7 млрд. кв.-ч. в 1924 г. Разработанный план электрификации рассчитан на 15 лет. К сожалению, в приведенной таблице в группу двигателей внутреннего сгорания вместе с дизелями и нефтяными двигателями входят также газовые двигатели, получившие в Англии довольно большое развитие. Если считать, что даже 75% всех двигателей внутреннего сгорания приходилось в 1924 г. на дизеля, работавшие на мазуте, и если исходить из работы в среднем 5.000 часов в год, то общее потребление топлива составит в год около 1.200 тыс. тонн. Между тем, общее потребление мазута в Англии вместе с бункеражем в 1928 г. без потребления военного флота составило около

3.000 тыс. тонн, а с потреблением военного флота—около 4.000 тыс. тонн. Отсюда видно, что подавляющее значение в потреблении мазута в Англии имеет морской транспорт, и мазутная торговля в очень большой мере сводится к бункерной торговле.

Потребители газойля

В 1929 г. ввоз газойля в Англию ожидается в размере около 450 тыс. тонн, а с учетом выработки газойля на месте, общее потребление должно составить около 550 тыс. тонн. Если выключить незначительное количество газойля, которое идет в Англии на подмесь к мазуту, для получения дизельного топлива, то потребление газойля в Англии распределяется следующим образом: около 60% потребляется в газовой промышленности, около 20% крекируется на бензин и около 20% — потребляется двигателями внутреннего сгорания. Газойль в газовой промышленности применяется для обогащения газа, хотя в Англии и Соед. Штатах, где также имеет место потребление газойля для этой цели, неоднократно делались указания на нерациональность использования газойля для этой цели. По официальным данным, имеющимся лишь за 1925 г., около 17% всего выработанного в Англии газа (Англия характеризуется очень значительным развитием газовой промышленности) было обогащено с помощью газойля, общее потребление которого 781 газовыми компаниями превысило 61 млн. галл., т. е. 240 тыс. тонн. Обогащению подвергается так наз. водяной газ. Процесс обогащения заключается в том, что сперва газойль подвергается специальному крекингу для превращения его в постоянные газообразные углеводороды, а затем последние подмешиваются к водяному газу. Выход газа из газойля составляет около 90 куб. фут. на 1 галл. газойля. Кроме газа, при крекинге газойля получается некоторый остаток в виде смолы, составляющей около 15% исходного количества газойля. Особый характер применения газойля в газовой промышленности заставляет потребителя, т. е. газовые компании, которых в Англии насчитывается до 1.000, весьма тщательно подходить к выбору газойля. Газовые заводы определенно предпочитают газойль, вырабатываемый из нефти с парафиновым и нафтеновым основанием. Газовые заводы покупают газойль в ж.-д. цистернах, причем часто они покупают газойль у тех же фирм, которые продают им потребный им уголь, а эти фирмы уже передают заказ с определенной комиссией в свою пользу нефтяным фирмам.

Потребители керосина

Таблица на стр. 78—79 показывает, что ввоз керосина в Англию за последние годы сильно возрос. Рост этот произошел всецело за счет новых видов применения керосина, кроме как для освещения.

За последние годы в Англии подвергалось крекингу на бензин до 250 тыс. тонн керосина. Наиболее крупных размеров крекинг керосина достиг на заводе о-ва Medway. Кроме того, крекинг керосина производится на заводе о-ва Cory Bros. Возможно, что другие фирмы, имеющие в Англии крекинг-установки, в тех или иных размерах производят крекинг керосина.

В количественном отношении наибольшее значение имеет потребление керосина для освещения в домашнем быту, в промышленности и в ж. д. транспорте. Для этих нужд расходуется около 60% всего потребления

На следующем месте стоит потребление керосина двигателями внутреннего сгорания. Для различных двигателей, в зависимости от их типа, существует спрос на керосин разнообразных спецификаций, и для удовлетворения всего этого спроса приходится на месте изготавливать керосин с различным фракционным составом. Керосин для двигателей по качеству распадается на две основных группы: 1) на керосин с выкипанием между 145 и 240° С., со вспышкой 80—90° и 2) на керосин, приближающийся к обычному осветительному, с выкипанием между 150 и 300° С., со вспышкой между 120—140°. Потребление керосина в двигателях подвержено довольно сильным колебаниям, вследствие того, что значительная часть этого потребления падает на двигатели рыбачьих судов, занятых в ловле селедок. Так как рыбный промысел испытывает колебания и к тому же он вообще переживает сильную депрессию, то потребление керосина рыбачьими судами неустойчиво. В домашнем быту примуса в Англии имеют малое распространение, и вместо них применяются фитильные керосиновые машинки. Следует указать еще на несколько второстепенных видов применения керосина. Керосин применяется в Англии для отопления инкубаторов, поскольку здесь требуется горячее хорошего качества, вполне обеспечивающее устойчивую температуру и ровное пламя, без запаха и с минимальным нагаром. Наконец, в Англии, в силу холодного климата, при довольно скудном отоплении жилищ, имеют довольно большое распространение комнатные грелки, для которых также находят применение керосин. В сельском хозяйстве в борьбе с насекомыми—вредителями сельского хозяйства применяются эмульсии керосина с мылом и солями.

Кроме того керосин находит себе применение также для чистки машин и в качестве растворителя для нафталинов, получаемых из угольного газа.

Потребители смазочных масел

Имеется подсчет, согласно которого 40% всех расходуемых в Англии смазочных масел падает на автотранспорт, 5% на ж. д., 5% на флот и 50% на промышленность. С другой стороны одна из крупных фирм английского масляного рынка, специализировавшаяся преимущественно на маслах для промышленности, сообщила о следующем соотношении между различными видами масел в ее импорте. По этим данным машинное масло составляет 82% всего импорта фирмы, цилиндрическое—8%, темная смазка—5% и веретенные масла—5%.

Приведенный расчет потребления смазочных масел в различных отраслях хозяйства подтверждается имеющимися точными данными относительно размеров потребления смазочных масел английскими ж. д. В 1928 г. это потребление составило 4.968 тыс. галл. против 5.137 тыс. галл. в 1927 г., причем небольшое сокращение расхода произошло благодаря повышению экономичности смазки. В 1928 г. расход масла на 100 паровозо-миль составил 6,63 пайнты против 6,8 пайнты в 1927 г.

При устойчивости общих размеров потребления смазочных продуктов в Англии, могущих увеличиваться только за счет автомобильных масел, в составе английского потребления смазочных масел происходят сдвиги, в сторону увеличения доли высокосортных масел. Это связано с возрастающим значением в английском хозяйстве паровых турбин и с развитием электрификации. Спрос на трансформаторные масла, на высокосортные турбинные и на веретенные масла (для электромоторов) растет за счет более низкосортных масел.

Импорт нефтепродуктов

Годы	Соед. Штаты	Венецуэла	Мексика	СССР	Румыния	Польша	Персия	Германия
Бензин								
1924	1.005.639	—	33.039	64.201	12.706	2.458	42.332	801
1925	864.694	9.371	42.720	110.635	34.846	—	65.723	2.504
1926	1.458.446	—	30.309	184.497	52.925	2.398	26.641	3.956
1927	1.406.028	—	22.708	140.903	74.064	581	10.523	1.700
1928	1.664.450	—	27.799	158.473	78.497	—	216.809	1.871
Керосин								
1924	357.833	—	35.231	37.638	15.826	1.206	—	—
1925	291.400	—	68.042	58.165	65.067	2.042	27.549	—
1926	390.068	—	58.615	138.062	61.984	8.284	80.605	—
1927	419.973	—	59.907	138.517	86.971	—	71.073	—
1928	341.227	—	52.979	220.350	53.297	—	15.488	—
Мазут								
1924	354.469	—	1.043.170	6.766	—	—	23.182	—
1925	368.577	—	607.808	158.495	—	—	—	—
1926	376.889	—	645.109	—	—	—	55.049	—
1927	507.369	—	568.268	1.289	8.609	—	65.588	—
1928	366.059	—	115.929	25.305	66.740	—	69.629	—
Смазочные масла								
1924	365.997	—	25.232	21.163	1.057	3.883	—	4.016
1925	309.798	—	18.137	14.696	2.048	2.441	—	2.798
1926	316.614	—	33.973	21.923	2.355	3.318	—	3.302
1927	301.395	—	35.690	29.282	4.431	1.435	—	6.717
1928	315.940	—	50.080	34.664	13.975	1.807	—	10.634
Газойль								
1924	234.211	—	8.536	2	—	—	—	—
1925	241.920	—	8.622	6.689	7.846	3.564	—	—
1926	276.301	—	49.134	28.584	31.425	22.506	—	—
1927	291.980	—	18.585	23.552	5.365	—	—	—
1928	281.839	—	70.629	16.733	7.344	—	—	—
Нефть								
1924	28.109	—	81.006	—	—	—	1.489.903	—
1925	3.900	128.901	106.055	7.202	10	—	1.490.318	—
1926	21.376	—	149.242	—	5.677	—	1.639.453	—
1927	45.949	—	177.089	—	—	—	1.874.213	—
1928	2.435	—	48.136	—	3.983	—	1.596.527	—

в Англию (в тоннах)

Голландия и влад.	Голлан. запад. Индия	Голландский Борнео	Колумбия	Перу	Египет	Бельгия	Проч. страны	Британские владения	Прочие	Всего
7.768	—	153.368	—	—	—	—	—	94.001	4.961	1.421.274
4.537	19.590	122.792	—	—	5.136	—	—	88.860	1.516	1.372.924
—	—	74.854	—	—	3.861	—	—	48.821	1.174	1.887.882
211	37.275	75.781	—	—	11.194	—	—	40.038	4	1.821.010
16.899	187.470	79.923	—	8.865	14.259	—	—	37.727	2.078	2.495.120
—	—	—	—	—	—	—	—	10.525	829	459.088
—	—	2.957	—	—	—	—	—	5.237	1.121	521.580
—	—	1.738	—	—	—	—	—	405	3.861	743.622
2.803	989	—	—	—	—	—	—	7.452	614	788.299
8.409	4.864	—	—	—	—	—	—	227	1.886	698.727
—	17.380	4.284	—	—	—	—	—	161.964	1.360	1.612.575
—	44.635	—	—	—	—	—	—	202.383	17.003	1.398.901
—	353.059	15.845	—	—	—	—	—	221.453	11	1.667.415
—	493.067	15	—	—	—	—	—	193.449	92	1.837.746
—	949.626	—	—	—	—	—	—	289.711	2.510	1.885.509
—	—	—	—	—	—	873	—	119	3.184	425.524
—	—	—	—	—	—	2.497	—	95	307	352.817
—	—	—	—	—	—	1.984	—	147	378	383.994
—	—	—	—	—	—	3.158	344	83	523	383.058
—	—	—	—	—	—	4.962	818	7.531	505	440.916
8.513	—	—	—	—	—	—	—	17.225	79	268.566
5.118	—	—	—	—	—	—	—	11.133	2.348	287.240
3.418	39.028	—	—	—	—	—	—	12.479	3.154	466.029
8.596	10.985	—	—	—	—	—	—	20.382	267	379.712
—	50.470	—	—	—	—	—	—	37.835	1.743	466.593
—	197.754	750	—	—	—	—	—	11.863	6.042	1.815.427
—	460.625	—	—	14.178	—	—	—	7.023	6.616	2.224.828
—	249.278	—	29.720	—	—	—	—	6.394	—	2.101.140
6.329	392.288	1.189	—	—	—	—	101.015	—	1.003	2.599.075
—	161.344	—	113.178	—	—	—	—	21.329	1.745	1.946.937

Резэкспорт нефтепродуктов

Годы	Франция	Германия	Испания	Бельгия	Дания, включ. остров. Форэ	Норвегия	Швеция	Голландия
Бензин								
1924	16	1.5219	23	8.500	16.085	10.627	23.122	44.115
1925	1.070	1.1004	6.782	7.281	21.492	14.374	22.790	34.843
1926	1	1543	—	3.337	3.628	12.410	8.416	4.248
1927	2.141	6466	7.255	1.442	—	7.839	3	—
1928	—	15.236	—	10.894	6.621	6.027	15.495	19.352
Керосин								
1924	—	9.249	46	1.047	—	332	1.367	14.072
1925	—	7.457	72	1	—	3.402	—	13.262
1926	—	1.413	—	5	—	—	2.212	5.470
1927	—	1.009	—	1	—	1.452	—	10.073
1928	—	2	—	2	—	4	—	5
Мазут								
1924	—	—	—	—	—	—	—	—
1925	—	7.674	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	12.740	—	—	2.205	—	—	—
1928	—	220	—	—	695	—	—	—
Смазочные масла								
1924	213	95	64	211	135	219	12	793
1925	347	166	257	157	143	207	76	624
1926	360	3.405	160	65	178	241	41	418
1927	233	46	226	50	125	207	7	293
1928	1.256	26	93	70	191	247	14	447
Газойль								
1924	—	—	—	1.826	—	4.252	—	—
1925	—	—	—	—	—	—	4.201	—
1926	—	3.334	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	1.036	—
Нефть								
1924	—	—	—	—	—	—	—	8
1925	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	1.152	—	—	—	—	—	—	2
1928	—	—	—	—	—	—	—	—

из Англии (в тоннах)

Аргентина	Португалия	Соед. Штаты	Алжир	Испания	Италия	Латвия	Финляндия	Прочие страны	Британские владен.	Всего
—	—	—	—	—	—	—	3.665	1.672	21.051	144.095
—	—	—	—	—	—	—	7.537	1.935	25.649	154.757
—	—	—	—	—	—	—	15.160	1.228	11.728	61.699
—	—	—	—	—	—	1.556	6.091	3.156	17.134	53.083
—	—	—	—	3.400	—	658	4.326	7.171	15.855	105.035
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	637	—	—	3.038	—	—	—	33	4.800	34.621
—	—	—	—	3.708	—	364	—	932	8.093	37.291
—	3.555	—	—	2.593	—	1	7.080	257	4.948	27.534
—	—	—	—	4.149	—	2.665	9.469	1.273	12.181	42.272
—	—	—	—	1.970	—	2.902	5.343	2.338	5.254	17.820
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	4.834	328	—	—	—	668	3.194	9.024
—	—	909	—	671	—	—	—	545	3.230	13.029
—	—	—	—	8	—	—	1.924	649	4.161	6.742
—	—	—	—	12	—	—	—	681	9.446	25.084
—	—	12	276	—	—	—	—	226	7.509	8.938
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
435	92	—	—	—	39	—	—	798	3.937	7.043
819	22	—	—	—	28	—	—	621	3.654	7.121
741	26	—	—	—	107	—	—	587	4.250	10.579
1.045	15	—	—	—	24	—	—	819	3.834	6.924
1.045	22	276	—	—	18	—	—	975	3.647	8.051
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1.380	1.138	442	9.038
—	—	—	—	—	—	—	1.484	12	1.008	6.705
—	—	—	—	—	—	—	1.473	24	961	5.792
—	—	—	—	—	—	—	—	8	2.849	2.857
—	—	—	—	—	—	—	1.693	3.956	3.894	10.579
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5	10	23
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1154
—	—	—	—	—	—	—	—	—	446	446

Экспорт нефтепродуктов

Годы	Франция	Германия	Италия	Бельгия	Дания	Норвегия	Швеция	Голландия
Бензин								
1924	11.228	—	—	20.579	19.813	3.967	—	432
1925	52.648	12.154	—	24.950	18.348	11.060	—	13.257
1926	6.121	32.023	—	20.081	24.035	13.011	—	6.647
1927	36	22.492	3.158	9.626	31.333	9.578	—	2
1928	1.566	10.560	18.996	18.148	29.953	14.369	—	1
Керосин								
1924	—	—	—	11.878	18.436	6.166	—	13
1925	—	2.287	—	12.744	17.296	7.744	—	8.774
1926	—	15.773	—	5.778	20.026	7.994	—	13.719
1927	—	6.405	—	18	24.480	10.345	—	5.528
1928	—	28.278	7.647	7	13.564	9.369	—	14.814
Мазут								
1924	22.771	2.087	22.303	2.634	10.346	31.044	—	13
1925	132	42.256	29.795	4.501	15.130	27.716	—	12.936
1926	—	4.445	41.490	14.511	24.016	34.425	—	13.591
1927	4	8.676	36.584	11.553	24.706	36.548	—	20
1928	2.609	21.204	50.286	5.723	4.871	21.945	—	237
Смазочные масла								
1924	2.242	207	498	724	548	724	1.045	686
1925	2.373	557	557	837	371	988	1.187	702
1926	1.518	335	458	610	364	712	491	1.048
1927	2.539	1.497	696	529	434	759	446	1.044
1928	2.826	333	450	601	950	621	287	630
Газойль								
1924	—	—	—	—	—	—	—	—
1925	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	—	—	—	—	—	—	—	—

из Англии (в тоннах)

Египет	Турция	Персия	Бразилия	Аргентина	Греция	Португалия	Испания	Прочие	Британские владен.	Всего
—	—	—	—	—	—	—	3.329	1.813	22.680	83.841
—	—	—	—	—	—	—	7.251	6.250	25.610	171.528
—	—	—	—	—	—	—	2.654	4.618	24.500	133.690
—	—	—	—	—	—	—	—	3.641	19.683	99.549
—	—	—	—	—	—	—	—	13.929	29.580	137.102
—	—	—	—	—	—	—	—	6.083	23.957	66.533
—	—	—	—	—	—	—	—	4.716	22.799	76.350
—	—	—	—	—	—	—	—	8.165	24.136	95.591
—	—	—	—	—	—	—	—	4.378	30.866	82.020
—	—	—	—	—	—	—	—	6.457	26.104	84.148
71.333	—	—	—	—	—	15	—	15.690	55.503	233.739
36.697	—	—	—	—	—	27.881	20.848	19.179	115.217	352.288
11	—	—	—	—	—	—	6.306	20.309	54.608	213.712
75.001	—	—	—	—	—	—	6.243	22.252	20.266	241.853
36.507	—	—	—	—	—	—	2	10.776	6.174	160.334
1.159	111	150	919	1.655	376	315	905	2.737	16.781	31.782
993	146	475	783	1.496	339	395	1.165	3.104	17.008	33.476
2.458	335	398	687	1.227	149	205	820	3.540	16.611	31.966
3.478	369	246	479	1.044	202	135	1.170	4.798	18.314	38.179
600	202	319	491	1.033	284	108	493	4.483	16.093	30.804
—	—	—	—	—	—	—	—	1.754	1.213	2.967
—	—	—	—	—	—	—	—	9.281	876	10.157
—	—	—	—	—	—	—	—	8.262	1.669	9.931
—	—	—	—	—	—	—	—	23.627	2.344	25.971
—	—	—	—	—	—	—	—	25.414	1.259	26.673

НЕФТЕДОБЫВАЮЩАЯ и НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Нефтедобывающая промышленность

В Англии производились довольно усердные поиски нефти. Единственная скважина в Дербишайре, которую условно можно было признать имеющей промышленное значение, в настоящее время уже не эксплуатируется.

Нефтеперерабатывающая промышленность

По данным министерства торговли производство нефтепродуктов в 1924-1928 г.г. выражалось в следующих цифрах:

	1928 г.	1927 г.	1926 г.	1925 г.	1924 г.
	(в тыс. тонн)				
Бензин автомоб.	539	715	589	608	} 514
Прочие бензины	121	71	49	26	
Керосин	311	289	235	281	306
Газойль	115	153	112	113	74
Смаз. масла	65	59	34	26	36
Мазут	1.161	1.434	1.118	1.297	1.010
Прочие	5	1	—	—	65
Итого	2.317	2.722	2.137	2.351	2.005

В эти цифры входит также производство нефтяных продуктов из горючих сланцев. Сланцев в 1924 г. добыто 2.855 тыс. тонн, а в 1928 г.—2.071 тыс. тонн.

Пуск нефти в переработку в 1928 г. составил 2.700 тыс. тонн, в том числе сланцевого масла переработано 168 тыс. тонн, остальное—сырая нефть. В 1927 г. пушено в переработку было 3.114 тыс. тонн, в том числе сланцевого масла 169 тыс. тонн.

Движение в пользу создания промышленности по переработке импортной сырой нефти в Англии началось раньше и развивалось быстрее, чем где бы то ни было в Европе, и в настоящее время здесь уже имеется крупная нефтеперерабатывающая промышленность, являющаяся серьезным фактором английского нефтяного рынка. Необходимо более подробно остановиться на развитии нефтеперерабатывающей промышленности в Англии, поскольку это развитие оказалось довольно сложным. Имперская нефтяная политика, приобретшая особенную активность в последние годы перед войной, тотчас же после окончания войны обусловила решение правительства, проводившего свою политику через Англо-Персидскую Компанию, создать в Англии промышленность по переработке персидской нефти. В результате этого, на протяжении первого послевоенного десятилетия импорт сырой нефти в Англию быстро возростал, достигнув рекордного процентного отношения к общему нефтеимпорту в 1925 г.—35% по объему. Свыше 75% в импорте сырой нефти в Англии в эти годы составляет персидская нефть. Но тенденция к увеличению ввоза персидской нефти для переработки ее в Англию не исчерпывала собою развития нефтеперерабатывающей промышленности в Англии: выросли крупные заводы и других компаний, кроме Англо-Персидской Компании, причем можно установить,

что в отличие от работ Англо-Персидской Компании, эти другие компании в меньшей степени делали и делают упор на переработку сырой привозной нефти, и в большей—на переработку вообще импортного нефтяного сырья. Имеющееся в литературе указание на то, что в английские заводы вложен капитал в 20 млн. ф. ст., очевидно надо понимать, как относящееся не к заводам, оценка которых значительно ниже, а ко всему нефтераспределительному аппарату.

В развитии операций Англо-Персидской Компании по переработке сырой нефти перелом наметился в конце 1927 г., и 1928 г. принес заметное сокращение ввоза сырой нефти как из Персии, так и из других стран. В 1928 г. доля сырой нефти в нефтеимпорте составила лишь 23% по объему. Этот перелом не знаменует собою поворота в имперской нефтяной политике, поскольку требования последней уже были удовлетворены созданием крупной промышленности по переработке нефти в Англии. Этот перелом в политике Англо-Персидской Компании английские журналы объясняли и объясняют низким уровнем цен на бензин, в силу чего якобы выгоднее было импортировать не сырую нефть, а готовые нефтепродукты. Неудовлетворительность такого объяснения представляется самоочевидной. Основным фактором, вызвавшим сокращение переработки персидской нефти в Англии, повидимому, явилось коммерческое сближение между Англо-Персидской Компанией и группой Шелл, вызвавшее рационализацию грузооборота на Ближнем и Дальнем Востоке. В связи с этим персидские нефтепродукты начали сбываться на восточных рынках Шеллом, а Англо-Персидская Компания получает для английского рынка из американских баз Шелла. Есть указания на то, что дальнейшее увеличение переработки персидской нефти в Англии было признано невыгодным, вследствие чего компания изменила свою политику, стремясь к увеличению переработки нефтяного сырья в Англии помимо сырой нефти. Таким образом Англо-Персидская Компания в своей заводской политике как будто приблизилась к другим английским фирмам, а со стороны некоторых из этих последних в последние годы обнаружилась обратная тенденция, выражающаяся в усилении переработки именно сырой нефти, напр., колумбийской на заводах Стандарда.

Большое значение для возникновения нефтеперерабатывающей промышленности в Англии имел сбыт асфальта. Невыгодность транспортировки асфальта в бочках или барабанах заставила фирмы и прежде всего группу Шелл ввозить в Англию асфальтовую нефть или асфальтовый мазут наливом для переработки здесь тем или иным способом на асфальт. В дальнейшем на этой основе выросла широкая нефтеперерабатывающая промышленность, вырабатывающая также и бензин и покрывающая бензином местной выработки значительную часть потребности Англии. Наиболее крупную роль в нефтеперерабатывающей промышленности играют компании, входящие в состав „комбайна“. Мотивы, по которым они усвоили такую политику, сводятся к нижеследующим: 1) Независимо от того, какая партия находится у власти, в Англии обнаружилась сильная тенденция к поощрению развития новых отраслей промышленности, долженствующих компенсировать упадок старых отраслей и таким образом санировать все народное хозяйство Англии; эта протекционная политика распространилась и на нефтеперерабатывающую промышленность. 2) Собственные нефтеперерабатывающие заводы в Англии являются в глазах „комбайна“ важным дополнительным оружием в борьбе с независимыми; будучи готовыми к войне цен против независимых в любую минуту, эти компании знают, что рациональная переработка нефти на месте облегчает для них издержки в такой войне цен и открывает им возможности более гибкой политики цен. 3) Выгоды от переработки нефтяного сырья в Англии должны значительно увеличиться, если

современное обложение автомобилей по мощности уступит место обложению бензина налогом, который, опять таки в связи с протекционной политикой, будет понижен для бензина местной выработки.

Заводы Англо-Персидской Компании

На первом месте по размерам переработки нефти в Англии стоит Англо-Персидская компания. Главный завод этой группы расположен в Южном Уэльсе, неподалеку от гор. Сванси, в Гландарси, и принадлежит о-ву National Oil Refineries, Ltd. Место, на котором расположен завод, получило название в честь Уильяма д'Арси, являющегося творцом Англо-Персидской Компании. Завод начал строиться с 1918 г. Перерабатывается персидская сырая нефть, уд. вес около 830, дающая 26% бензина прямой гонки и значительный процент керосина. Пропускная способность завода в Гландарси в пересчете на сырую нефть составляет около 2 млн. тонн в год. Значительная часть перерабатываемой нефти лишь отбензинивается, так что нефтеопливу составляет около 64%. Но в последние годы до 25% перерабатываемой сырой нефти получает полную переработку, вплоть до получения смаз. масел и парафина, который Англо-Персидская Компания реализует через парафиновый синдикат (Candles, Ltd). Масляное производство у Англо-Персидской Компании является делом новым и не стоит пока на особенно большой высоте. Парафиновое основание персидской нефти позволяет вырабатывать наиболее тяжелые масла не из дистиллатов, а из остатков, для депарафинизации которых построена специальная установка Шарплса, пропускная способность которой достигает 750 баррелей в сутки. Англо-Персидская Компания вырабатывает 3 основных сорта смазочных масел: 1) и 2) — светлые веретенные, и 3) — красное масло, сходное с наиболее известным на английском рынке маслом о-ва Anglo-American — Queens Heavy Read Oil. Нефтеперегонное оборудование состоит частично из кубовых батарей и частично — из трубчаток. Из крекингowego оборудования завода первой была построена установка английской системы Auld, Dunstan и Herring, после нее — установка Кросса с пропускной способностью в 2.000 баррелей в сутки и, наконец, установка Даббса такой же мощности, как и Кросса. Крекинг должен иметь особенно большое значение как раз для Англо-Персидской Компании в силу того, что бензин, получаемый при простой перегонке нефтей с парафиновым основанием, обладает низкими противодетонационными свойствами и нуждается в подмеси крекингowego бензина. Впрочем, следует отметить, что и крекинг персидских нефтепродуктов дает бензин в антидетонационном отношении не особенно высокого качества. Следует отметить, что завод в Гландарси расположен в таком месте, откуда довольно трудно снабжать основной потребляющий район Англии — лондонский, а также районы Гулля и Ньюкастля. Гландарси был выбран, повидимому, в силу соображений обороны, и по этим же соображениям было забраковано первоначально намеченное для завода место при слиянии Темзы и Медвэя.

Другой завод группы Англо-Персидской Компании расположен в Гренджамаусе, в Шотландии, в заводском центре шотландской сланцеперегонной промышленности, и принадлежит о-ву Scottish Oil Refineries, Ltd. Завод этот когда то перерабатывал сланцевое масло, и перегонное отделение передано из старого отделения для перегонки сланцевого масла. Очистное отделение новое. Завод удобно расположен и имеет пристань для подхода судов до 10.000 тонн. Мощность перегонного отделения допускает переработку 350.000 тонн в год. В настоящее время строится специальное масляное отделение, снабженное высоким вакуумом.

Заводы группы Ройал Дотч-Шелл

У группы Шелл в Англии имеются два завода. Большой находится в Перфлите, на северном берегу Темзы, в так наз. Shell-Haven, рядом с инсталляциями и заводом о-ва Thames Haven Oil Wharves, Ltd, и принадлежит о-ву Shell-Mex, Ltd. Завод Шелла в Перфлите первоначально возник для выработки асфальта из асфальтовых нефтей и был снабжен для этой цели установкой Trumble, а также аппаратурой для выработки асфальта путем продувки. В 1925 г. Шелл построил масляное отделение с высоким вакуумом по системе Вгюенн-Koenigsfeld для переработки венесуэльской нефти. Из масел вырабатываются 4 основных сорта: светлое № 300, красное № 500 и красное или светлое № 1.100. Масла эти по спецификации в общем соответствуют американским тексасским. Вырабатываемые масла имеют недостаточный сбйт, вследствие чего отделение работает периодически. Персонал завода пополнен американскими специалистами. Кроме венесуэльской нефти в небольших количествах ввозится также нефть из Мексики, но количество ее с каждым годом сокращается за счет венесуэльской. На основании работы завода в 1928 г. его пропускная способность определялась в 300.000 тонн в год. Но не все это количество состоит из сырой нефти: повидимому, перерабатывается также мазут. Вопрос о крекинге поставлен, но еще не разрешен.

Другой завод группы Шелл расположен в Stanlow Oil Dock (Ellesmere Port), на манчестерском судоходном канале, между Манчестером и Ливерпулем и принадлежит также о-ву Shell-Mex, Ltd. Повидимому, завод производит только отбензинивание нефти, и то в небольших размерах.

Кроме этих двух заводов, составляющих собственность группы Шелл, ею в течение значительного времени арендовалась часть нефтеперерабатывающего завода о-ва Thames Haven Oil Wharves, Ltd.

Заводы группы Стандарт

Стандарт в лице Anglo-American Co до 1925 г. обладал на английском рынке лишь небольшими заводиками в Манчестере и Перфлите, для вторичной перегонки дистиллатов, а также небольшой крекинг-установкой системы Бортона в Перфлите. В 1925 г., с переходом к нему от группы Инверфорса контроля над о-вом Агви, Стандарт получил в свои руки довольно значительное заводское хозяйство, которое с тех пор чрезвычайно расширилось и развилось. Завод о-ва Агви в Fawley, близ Саусхемптона, был построен в эпоху послевоенного „бума“ на нефтяном рынке и был рассчитан, повидимому, преимущественно для переработки мексиканской нефти. Еще до перехода его в руки Стандарда на заводе была построена крекинг-установка оригинальной английской системы, заключающейся в сочетании обыкновенной перегонки с крекинг-процессом (эта система названа по имени конструкторов — Оливера Лоджа и Тинклера), с пропускной способностью в 2.000 баррелей в сутки. Повидимому, эта система вообще, или лишь данная установка, привела к не вполне удовлетворительным результатам. В 1923 г. была построена кубовая батарея для вторичной перегонки. С переходом завода к Стандарду его посетили американские специалисты, под руководством которых произведено значительное расширение заводов. Построена трубчатка Фостера на 7.500 баррелей в сутки, причем другая такая же установка достраивается, и предполагается постройка такой же третьей.

Крекинговое оборудование состоит из двух двойных крекинг-установок Кросса. Таким образом, за последнее время произошло очень значи-

тельное расширение завода. Пропускная способность его, когда то составлявшая 125 тыс. тонн в год, в настоящее время, возросла на 750 тыс. тонн., если же крекинг-установки будут работать не на сырье, вырабатываемом в других отделениях того же завода, то общая пропускная способность его определяется цифрой порядка 1½ млн. тонн в год, причем только две установки Кросса (специального „универсального“ типа) имеют пропускную способность в 300 тыс. тонн в год.

К группе Стандарт относится также небольшой завод для вторичной перегонки о-ва Redline Motor Spirit Co.

Прочие заводы

Завод и складские инсталляции о-ва Бр. Кори занимают площадь в 600 акров и расположены к востоку от инсталляций о-ва Thames Haven. Здесь имеется крекинг-установка Кросса на 2.000 баррелей в сутки, и кубовые батареи, рассчитанные на переработку 5.000 барр. в сутки. Заводы и инсталляции расположены очень удобно с точки зрения распределения бензина. В будущем можно ожидать развития масляного и парафинового производства. Во все это дело фирма Бр. Кори вложила около 1 млн. ст. Фирма имеет собственные бензинораспределительные насосы в Манчестере и Бирмингеме, а также отчасти и в Лондоне. Кроме того, фирма имеет также еще незастроенный участок земли, расположенный между Коритомом и Stanford le Hope.

О-во Medway Oil and Storage Co, Ltd. построило в 1923 г. свой завод на Isle of Grain, Kent, в устье Темзы. Складская емкость достигает 100 тыс. тонн. Первоначально имелись предположения ограничиться чисто складскими операциями, конкурируя с о-вом Thames Haven, позднее была построена крекинг-установка Кросса на 2.000 барр. в сутки. Кроме того имеются кубы для вторичной перегонки керосина. Уже в течение 3 лет о-во специализировалось на работе с бакинским керосином, который сперва поступает во вторичную перегонку, при которой происходит весьма тщательная фракционировка. По отборе бензиновых фракций, все остальное крекируется, после чего крекинг-бензин смешивается с отобранными ранее бензиновыми фракциями. Весь оборот с бензином составляет свыше 200 тыс. тонн в год, поскольку фирма покупает готовый бензин для смешения. Бензин о-ва Медуэй продается под марками Power и Cruiser. О-во Медуэй имеет распределительный аппарат только в Лондоне, в пяти южных графствах, примыкающих к Лондону и в гор. Бирмингеме, причем в последнее время фирмой производится усовершенствование и расширение ее распределительного аппарата.

Инсталляции о-ва Медуэй расположены в Карльтоне на Темзе. Бензин с завода доставляется сюда по реке, а затем перегружается в авто-цистерны, причем значительная часть отправок непосредственно производится в авто-цистернах, без речной доставки.

Завод о-ва Thames Haven Oil Wharves, Ltd. имеет пропускную способность около 100 тыс. тонн в год, причем оборудования для крекинга не имеется.

В Англии имеется целый ряд фирм, в прошлом работавших по переработке каменноугольной смолы (или работающих в этой отрасли и в настоящее время) и принимающих в настоящее время также некоторое участие в переработке нефти. При этом используется либо старое смолоперегонное оборудование, либо (в редких случаях) создается специальное оборудование. Из таких фирм должны быть отмечены нижеследующие.

О-во Major and Co, Ltd. имеет смолоперегонный завод в Шулькотсе (Гуль), который перешел на работу с нефтью. Первоначально это заклю-

чалось в выработке небольших количеств специальных сортов уайт-спирита, позднее завод перешел на неглубокую переработку нефти мексиканской, затем Мид-Континента, а в дальнейшем и южно-американской. Добываемая в небольшом количестве в Хардстофе (Дербишайр), из единственной имеющейся в Англии нефтяной скважины, нефть также перерабатывается на цилиндрические масла на этом заводе, пропускная способность которого определяется около 150 тыс. тонн. Завод расположен на реке, но при использовании водного транспорта невозможно обойтись без перегрузки, удорожающей доставку. Та же фирма имеет незастроенный участок земли в Киллингеме (Lincolnshire coast).

Смолоперегонный завод Butler and Company с некоторого времени занимается выработкой специальных сортов уайт-спирита.

Завод о-ва Victoria Oil Wharves, Ltd. на реке Medway около Strood, сперва работал с белыми маслами, в дальнейшем применялся в небольших размерах также крекинг. В конце концов была назначена ликвидационная продажа, но покупателя не нашлось вследствие неблагоприятного расположения завода в отношении доставки и отправки больших грузов.

Смолоперегонный завод Robinson в West Bromwich в настоящее время, кажется, не работает, как и смолоперегонный завод Ellison в Cleckheaton. Смолоперегонный завод Turners of Queensberry, расположенный вблизи гор. Честера, в прошлом занимался вторичной перегонкой нефтепродуктов, а также и перегонкой в небольших количествах сырой нефти. Оборудование завода нерационально для переработки нефти. Смолоперегонный завод о-ва Team Byproducts, Ltd. в Мидльборо, производит неглубокую переработку нефти в смолоперегонных кубах.

Фирма Blundel-Spence and Co в Гулле, занимающаяся выработкой лаков и уайт-спирита, имеет связь с о-вом Anglo-American.

Завод о-ва Gas Lighting Improvement Co около Перфлита, производивший в прошлом вторичную перегонку уайт-спирита, в настоящее время перешел к о-ву Anglo-American и вырабатывает уайт-спирит и бензин в небольших количествах.

Несколько особое положение занимает фирма Britannic Oil Storage, имеющая участок земли около инсталляций о-ва Медуэй. Эта фирма имеет с одной стороны характер складского предприятия, а с другой — имеет планы, связанные и с производством автомобильного горючего. Ей принадлежит право на „Ниполь—процесс“, сущность которого, насколько можно понять, заключается в смешении очень тяжелого бензина (с выкипаемостью до 100° не свыше 10—15% и с конечной точкой кипения от 230—до 285° С.) с эфиром и со специальным запатентованным препаратом для смешения. В настоящее время это предприятие занято изысканием средств. Оно связано с фирмой Oil Supply Corporation, являющейся торговым представителем для Англии крупной калифорнийской фирмы General Petroleum Corporation, которая несколько лет тому назад вошла в состав группы о-ва Стандарт оф Нью-Йорк.

Через General Petroleum Corp. мы подходим к National Benzole Co, являющейся крупным распределителем автомобильного горючего на английском рынке. Несмотря на близость к комбайну, National Benzole Co лишь в последнее время удовлетворяет свою потребность в бензине у одного из членов комбайна, именно Англо-Персидской Компании, а до этого в течение известного времени поставщиком бензина для нее была General Petroleum Corp., через своего представителя — Oil Supply Corporation, которая контролируется Н. С. Рупе'ом.

ПРОИЗВОДСТВО ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Сланцевая промышленность

Промышленность по переработке горючих сланцев в настоящее время целиком контролируется Англо-Персидской Компанией. Вследствие конкуренции со стороны нефти, эта отрасль в настоящее время переживает глубокий упадок, и добыча сланцев в Англии, в 1913 г. составлявшая около 3,3 млн. в год, в настоящее время значительно ниже, хотя и поддерживается искусственными средствами. При первичной переработке сланцев, из тонны получается около 25 галлонов, т. е. около 100 кг. сырого сланцевого масла, около 15 кг. сульфата аммония, 10.000 куб. фут. газа с теплотворной способностью около 240 бр. терм. ед. и около 0,75 тонны сланцевой породы. При переработке сырого сланцевого масла потери достигают 22%, товарный же выход получается следующий: бензина около 10%, керосина около 25%, нефтешлака около 25%, смазочных масел около 7%, парафина около 10%, кокса около 2%. Нефтепродукты, за исключением смазочных масел, имеют удовлетворительную спецификацию, смазочные же масла имеют недостаточную вязкость, не позволяющую использовать их для ответственного назначения. Получаемый парафин — очень хорошего качества, и на европейском парафиновом рынке шотландская сланцевая промышленность играет крупную роль, имея, повидимому, соглашение коммерческого характера с польской нефтяной промышленностью.

Завод о-ва Scottish Oils, Ltd. в Грэнджмаусе частично перерабатывает и сланцевое масло, непосредственно же переработкой сланцевого масла занимаются четыре завода в Pumpherton, Broxburn, Oakbank и Addirnel, с общей пропускной способностью в 150 тыс. тонн в год.

Угольная промышленность

Английская угольная промышленность в лице своих отраслей — смолперегонной, углеперегонной и коксовой, является конкурентом нефтяной промышленности. Наибольшее значение до сих пор имеет производство бензола в качестве побочного продукта при „классическом“, т. е. высокотемпературном коксовании. Что касается низко-температурного коксования и смолперегонной промышленности, то за последние годы в этой области как раз в Англии наблюдается довольно значительный „бум“, что объясняется отчасти тем значением, которое занимает вопрос об облагораживании углей в официальной концепции английской угольной проблемы. Бесспорно, что за последние годы в этой области в Англии достигнуты некоторые успехи, но при оценке их следует помнить о том, что в значительной части, если не в большинстве случаев, экономический успех является результатом особых качеств какого либо специального вида угля, богатого летучими и приближающегося к богхедам. (На использовании богхедов или полубогхедов в Англии в далеком прошлом сумела развиться довольно значительная промышленность по получению осветительных масел из углей). Современное положение смолперегонной промышленности и низко-температурного коксования отчасти может характеризовать нижеследующий список существовавших в конце 1928 г. в Англии предприятий этого типа, имеющих заводы для переработки угля 200 тонн в неделю и выше:

Gas Light and Coke Co, Ltd (завод в Ричмонде).
Low Temperature Carbonisation, Ltd (завод в Maclairin).
Rational Carbonisation Syndicate, Ltd (система Дворковича).
Fusion Corporation, Ltd.
South Metropolitan Gas Co (метод K. S. G.).
L. a. N. Coal Distillation, Ltd.
Midland Coal Products, Ltd.
Coal Conversion, Ltd (завод в Пласмане).
Leigh Smokeless Fuels Co, Ltd (система Sutcliffe).
Continuous Coal Carbonisation, Ltd (завод в Wensler).

Кроме этих в Англии имеется еще несколько десятков компаний для низкой температуры коксования, в значительной части являющихся спекулятивно-грюндерскими, хотя в некоторой степени они ведут исследовательскую работу по разработке промышленных методов обогащения углей. Номинальный капитал всех английских предприятий по низко-температурному коксованию в 1929 г. превышал 8 млн. ф. ст. Рентабельность низко-температурного коксования находится в тесной зависимости от цены угля подходящих качеств, цена же на эти сорта угля, повидимому, поднимается с увеличением объема низко-температурного коксования.

Что касается привлекавших наибольшее внимание методов гидрогенизации или так наз. „бергинизации“ каменных углей, то, при значительном интересе к ним в Англии, до промышленного воплощения их здесь еще далеко и в настоящее время; повидимому, работа в этой области исчерпывается изысканиями государственного Научно-Исследовательского Института по топливу. Английские угли в своей основной массе не особенно благоприятствуют развитию производства синтетического бензина типа производства Германского Химического Треста, отдельные же разновидности английских углей, богатые летучими, повидимому, более благоприятствуют низко-температурному коксованию. Заслуживает быть отмеченным интерес к крекингу каменно-угольных смол, выразившийся в основании специального предприятия под названием Petroleum Refineries, Ltd, заканчивающего постройку крекинг-установки в Гумбере для переработки на бензин так наз. „искусственной нефти“, т. е. низко-температурной смолы, которую будет поставлять фирма Low Temperature Carbonisation, Ltd. Строится установка системы Джайро-Рамеджа, представляющей собой разновидность крекинга в паровой фазе. Пропускная способность завода в проспектах оценивается в 12.000 баррелей в неделю. Капитал предприятия — 450 тыс. ф. ст. Директорами этого любопытного предприятия являются W. A. Bristow (директор Low Temperature Carbonisation, Ltd) и E. Franclin Evans (директор Petroleum Storage and Finance Corporation, Ltd). Отсюда можно заключить, что возникшее в 1928 г. предприятие Petroleum Storage and Finance Corporation, произведшее за последние месяцы капитальные затраты на создание распределительного аппарата на английском рынке (инсталляция в Йоркшире и Ланкашире на 10—12 тыс. тонн, и вспомогательная емкость в Престоне на 6 тыс. тонн), в значительной степени базируется на получении нефтяных продуктов из углей. Как и все вообще новые предприятия по извлечению жидкого топлива из английских углей, оно имеет стимулом для своего развития установленный с весны 1928 г. налог на нефтяной бензин в размере 4 пенса на галлон.

БАЛАНС ПОТРЕБЛЕНИЯ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Нефтяной баланс Великобритании может быть построен в более или менее полном виде (без учета изменений запасов) лишь для 1926—1928 г.г., в отношении которых опубликованы данные о производстве нефтепродуктов.

Баланс потребления нефтепродуктов 1926—1928 гг. (в тыс. тонн)

1928 г.	Бензин автомоб.	Прочие бензины	Керосин	Газойль	Смаз. масла	Мазут	Итого
Ввезено для потребления	2.420	—	497	437	400	1.503	5.257
Резкспорт	105	—	18	11	8	9	151
Остаток	2.315	—	479	426	392	1.494	5.106
Выработано	529	118	310	117	65	1.156	2.295
Экспорт	127	10	106	27	31	160	461
Остаток	402	108	204	90	34	996	1.834
Потребление 1928 г.	2.717	108	683	516	426	2.490	6.940
Потребление 1927 г.	2.301	70	801	497	367	2.841	6.877
Потребление 1926 г.	2.330	—	855	562	875	2.564	6.688

Баланс английского бензолового рынка (в тыс. тонн)

	1913 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Продукция	75	95	83	35	103
Ввоз нетто	—	14	27	72	44
Потребление	75	109	110	107	147

Запасы бензина обычно равняются количеству, необходимому для покрытия двух или трехмесячной потребности. Только в 1925 г. отмечалось значительное уменьшение запасов сравнительно с обычными их размерами, но в 1926 г., перед локаутом углекопов, запасы были пополнены.

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ИНСТАЛЛЯЦИИ

Ввоз нефтепродуктов в Англию по отдельным портам

(в тыс. англ. галл.)

ПОРТЫ	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Барроу ин Фернесс	53.251	52.129	30.369	19.053	14.867	19.198
Бристоль	91.103	92.241	100.274	79.923	109.785	105.373
Кардифф	493	404	217	238	214	279
Дартмут	973	3.895	2.058	4.476	—	2.112
Дувр	—	—	2.605	886	2.197	4.213
Гримсби	14.169	397	2	681	2.592	10.987
Фальмут	—	—	324	—	—	1.917

П О Р Т Ы	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Гуль	57.998	71.540	83.465	87.162	122.276	117.710
Ипсвич	—	—	—	—	3.684	3.227
Манчестер нефтепрод. } сыр. нефть }	60.102	66.119	96.764	124.241	189.233 14.335	163.559 16.392 22.334
Мильфорд	—	—	—	—	—	—
Ньюкастль	12.543	14.571	13.511	13.019	10.495	18.205
Плимус	64.360	23.513	30.365	27.564	23.998	17.416
Портсмут	35.615	19.384	19.105	20.439	12.645	9.139
Престон	—	—	—	601	1.307	2.794
Саусхемптон: сыр. нефть	8.678	5.412	12.712	51.567	22.346	42.898
нефтепродукты	63.754	93.039	120.480	73.992	91.033	99.420
Сандерлэнд	—	416	962	—	4.887	9.508
Сванси: сыр. нефть	173.711	275.234	299.785	277.593	300.868	341.854
Веймус	16.694	5.590	3.481	7.393	—	9.186
Ливерпуль: керосин	9.639	8.605	8.215	8.655	1.312	1.535
бензин	—	—	2.572	11.287	28.171	17.157
смаз. масла	17.160	20.174	26.079	21.689	19.932	21.144
газ-ойль	5.617	7.905	5.200	6.872	8.445	10.953
мазут	31.321	38.907	68.873	53.560	82.980	66.373
Лондон: керосин	61.879	66.907	57.450	78.629	117.266	126.339
бензин	176.378	163.022	228.830	179.081	274.392	219.794
смаз. масла	31.751	37.260	46.490	41.212	42.631	40.254
газойль	35.150	39.837	34.363	43.882	58.354	43.429
мазут	79.539	104.003	78.540	67.654	89.048	122.783
сырая нефть	16.780	29.552	77.869	115.939	82.309	125.809
Абердин	17	16	3.379	3.069	3.086	793
Глазго	42.712	36.319	23.086	52.196	35.181	35.216
Грэнджмаус: нефтепродукты } сыр. нефть }	19.213	24.025	71.237	108.763	4.646 116.587	8.061 137.546
Аллоа	6.767	2.087	3.774	7.912	6.122	13.028
Грантон	1.272	1.595	789	4.117	9.611	5.505
Бельфаст	4.368	8.073	7.677	8.098	5.938	5.382
Инвернесс	—	4.907	5.930	3.765	3.072	3.736
Ардроссон	—	—	—	—	—	18.354

Нефтяные инсталляции

Главными пунктами бункеровки судов являются Лондон, Ливерпуль, Манчестер и Саусхемптон. Общие размеры оборотов с мазутом в этих портах достаточно характеризуются таблицей ввоза по портам на стр. 93, где в отношении Ливерпуля и Лондона количества мазута выделены из общей массы нефтепродуктов.

В каждом из этих главных портов имеются бункерные станции Шелла, Стандарда и Англо-Персидской Компании. Мазутная торговля Стандарда преимущественно сосредоточена в руках о-ва British Mexican Petr. Co, мазутная торговля Шелла—сосредоточена в о-вах Shell Mex, Ltd. и Anglo-Mexican Petr. Co, Ltd.

В Саусхемптоне о-во Бритиш Мексикан имеет бункерные инсталляции на восточном берегу р. Ичен, законченные постройкой в 1923 г. Береговая емкость для нефтетоплива составляет $52\frac{1}{2}$ тыс. тонн, пловучая емкость — свыше 5 тыс. тонн. Подача нефтетоплива с каждой баржи производится со скоростью 500 тонн в час, независимо от температуры воздуха, а общая скорость погрузки превышает 1.500 тонн в час. Тот же Стандарт, но уже в лице о-ва Агви, имеет мазутные инсталляции, допускающие бункеровку судов в любое время дня и ночи, в Фоулей, где расположен нефтеперерабатывающий завод о-ва Агви, на западном берегу Саусхемптонского водного бассейна. Продажа бункерного топлива Англо-Персидской компании в саусхемптонском районе производится старинной бункерной фирмой R. and J. H. Rea, Ltd. Бункеровка производится как с береговых инсталляций, так и с судна British Maple или с барж, оборудованных быстроходными насосами. Общая емкость Англо-Персидской компании составляет здесь в настоящее время около 12 тыс. тонн. Шелл имеет обширные инсталляции в Hamble, в восточной части саусхемптонского бассейна. Здесь также имеются всевозможные приспособления для бункеровки судов как с береговых инсталляций, так и путем лихтеров. Вместе с бункеровкой, Шелл производит также отпуск бензина, керосина и смазочных масел.

За последние годы сильно возросло значение нефтяных инсталляций, расположенных на манчестерском судоходном канале, в Stanlow Dock (Ellesmere Port). Пристань, у которой останавливаются для разгрузки танкера, и складские инсталляции находятся на различных берегах судоходного канала, и перекачка в резервуары производится по трубопроводам, проложенным по дну канала. Общая емкость инсталляций в Стенлоу в настоящее время составляет около 200 тыс. тонн.

Конкуренция и распределение участия в реализации бензина

За последние годы произошло значительное усиление независимых от комбайна нефтеторговых фирм, между тем как 5—6 лет тому назад комбайн почти не знал конкурентов. Усиление конкуренции внесло резкое изменение в рентабельность в бензиновой торговле, и комбайн в своей борьбе с независимыми не остановился перед тем, чтобы держать на протяжении значительной части 1928 г. цены на бензин в Англии ниже так наз. „мирового паритета“, т. е. себестоимости, исчисленной на основе цены американского экспортного рынка. По данным, опубликованным Manchester Guardian Commercial в начале 1927 г., реализация бензина в Англии в 1926 г., а следовательно и соотношение квот участников комбайна, характеризовались нижеследующими цифрами: Шелл—33%, Стандарт—29%, Англо-Персидская компания—25%, Nat. Benzol Co—5%, прочие фирмы—8%. Следует иметь в виду, что эти данные не могут считаться точными, и уже в 1926 г. доля независимых фирм в реализации бензина, повидимому, была выше, чем 8%. В 1928 г. эта доля должна быть значительно выше, поскольку собственная реализация одного только о-ва РОП составляла 6—7%, доля же о-ва Медвей 4—5%, кроме же этих двух независимых фирм имеется целый ряд других, перечисленных ниже. Приведенные для 1926 г. данные важны, поскольку они характеризуют соотношение квот отдельных участников комбайна. Наиболее ожесточенная конкуренция на английском бензиновом рынке началась с середины 1927 г. В середине 1928 г. комбайн сделал попытку установить соглашение с о-вом РОП и с о-вом Медуэй, но эта попытка не дала результата.

В декабре 1928 г. заключено соглашение между комбайном, состоящим из четырех „национальных“ групп, и четырьмя „независимыми“ нефте-

торговыми компаниями, какими являются Юнайтед Ойл Импортёрс, Лтд; Ситис Сэрвис Ойл Ко, Лтд; Синклер Юнион Петролеум Ко и Силэнд Петролеум Ко. В основном это соглашение сводится к нижеследующему: „национальные компании соглашаются, начиная с 1 января, не лишать дополнительной скидки („бонуса“) за покупку лишь у этих компаний ни одного продавца продуктов определенных четырех компаний, при условии, что бензин продается им под зарегистрированной маркой, и насосы, из которых отпускаются эти сорта, установлены в помещении лиц, подходящих под категорию „законных торговцев бензином“. Со своей стороны 4 независимых компании соглашаются продавать свой бензин на таких условиях, чтобы при перепродаже его продавцы получали такую же прибыль, какую они получают на продукте национальных компаний, и чтобы бензин отпускался только таким продавцам или торговым складам, которые „национальными компаниями“ считаются законными и действующими в контакте с Ассоциацией моторных агентов“.

Этим соглашением право на льготный бонус в один пенс от комбайна, предоставлявшийся последним до последнего времени только за „верность“, предоставляется также владельцам насосов, продающим бензин более широкого круга компаний. Это соглашение означало дальнейший шаг на пути к урегулированию английского бензинового рынка, хотя и не устанавливало общих цен для четырех „независимых“ и четырех „национальных“ компаний. В дальнейшем это соглашение было распространено и на о-во Медуэй, и вне его таким образом остались лишь о-во РОП и о-во Тексас. О-во Тексас на бензиновом рынке играет незначительную роль. Отсюда напрашивается вывод о том, что новое соглашение являлось средством изоляции о-ва РОП. В известном смысле это соответствует действительности, но с другой стороны, в более широком смысле это соглашение представляло собой реальный шаг на пути к смягчению конкуренции на английском бензиновом рынке.

Розничные торговцы бензином, являющиеся владельцами бензинораспределительных насосов, являются серьезным фактором английского бензинового рынка, оказывающим немаловажное влияние на конкуренцию между импортёрами бензина. Англия, являющаяся вторым в мире автомобильным рынком, является и вторым по значению потребителем бензинораспределительных насосов. В настоящее время число насосов в Англии достигло и даже несколько превысило 50.000. Отпуск бензина из автоматических насосов является одной из немаловажных статей для владельцев гаражей, а поскольку импортёры стремятся заставить владельцев гаражей отпускать бензин их марок, постольку владельцы гаражей оказались вовлеченными в сложную политику цен и конкуренции комбайна и конкурирующих с ними независимых. Для богатой капиталами Англии первоначальная стоимость бензинораспределительного насоса обычного типа является довольно скромной суммой, и владельцы гаражей, стоимость которых нередко достигает несколько десятков тысяч ф. ст., могли бы поставить свои собственные насосы, но импортёры бензина стремятся либо поставить в гараже или на бензинораспределительной станции свои собственные насосы, сдав их в аренду владельцам гаража или станции, либо, по крайней мере, явиться посредником при расчете владельца гаража с поставщиком бензинораспределительных насосов. Обычно импортёры покупают сами насосы и перепродают их розничным торговцам бензином с рассрочкой платежа на 2 или 3 года, причем торговец обязан в таких случаях продавать из полученного насоса бензин лишь одной определенной марки. Такая форма кредита не столько имеет целью обойти отсутствие у розничного торговца бензином собственного капитала, сколько обеспечить импор-

теру сбыт исключительно его марок, розничный же торговец бензином соглашается на такое ограничение, получая компенсацию в виде льготных условий отпуска бензина. До последнего платежа бензиновый розничник не может продавать бензина других марок, причем продавший насос импортер стремится лишить торговца возможности погасить до срока свою задолженность импортеру и перейти на продажу других марок. Английская судебная практика знает много процессов, возникших на этой почве.

Но если на американском рынке проявилась сильная тенденция со стороны крупнейших компаний к созданию собственного розничного аппарата, минуя хотя бы полунезависимых розничников, то начало аналогичного развития уже можно проследить и на английском рынке (как и на немецком). На английском рынке входящие в комбайн компании уже создают крупные бензинораспределительные станции, пока—преимущественно для отпуска бензина по контрактам так наз. „коммерческим“ потребителям с крупным регулярным забором.

Главные кадры розничных торговцев бензином состоят из владельцев гаражей, деятельность которых заключается во всевозможном обслуживании автомобилистов, начиная от ремонта машин и кончая продажей всякого рода оборудования. Эти владельцы гаражей объединены в две ассоциации: Motor Agents Association (MAA) и Motor Trade Association (MTA).

MAA является первой ассоциацией, образовавшейся для защиты интересов автомобильных торговцев и ограничивает свою деятельность соглашениями между заводчиками и своими членами. Ассоциация MTA осуществляет защиту интересов розничных продавцов всех принадлежностей и атрибутов автотранспорта, в том числе и нефтепродуктов. Обе ассоциации связаны между собой и в силу этого образуют сильную группу, во многих случаях оказывающуюся в состоянии диктовать свою волю. Наконец, в ноябре 1928 г. по закону о тред-юнионах 1871—1927 г. образовалась новая ассоциация The Petrol Retailers Association (PRA), имеющая целью объединить всех розничных торговцев бензина.

Предпоследнее изменение цен комбайна на английском бензиновом рынке произошло 1 апреля 1928 г., когда розничная цена была понижена при покупке из насосов на 1 пенс на галлон в лондонском районе, что же касается остальных районов Англии, Уэльса и Шотландии, то там понижение цены выразилось при покупке из насосов даже в $1\frac{1}{2}$ пенса, а при покупке в бидонах в $\frac{1}{2}$ пенса. Это снижение цены было произведено не за счет отпускной цены комбайна, а за счет накидки перепродавцов. Это изменение комбайн мотивировал значительным увеличением числа перепродавцов, привлекаемых чрезмерной накидкой в 4 пенса на галлон, что вызывало необходимость сокращения накидки до трех пенсов. Официально эта накидка составляет только 2 пенса (а до 1 апреля была только 3 пенса), но дополнительная скидка, так наз. „бонус“ широко предоставляется комбайном, и фактическую накидку в настоящее время следует считать 3 пенса на галлон. Кроме того, при введении акциза в апреле 1928 г. комбайн повысил свои цены не на 4 пенса (номинальная сумма акциза), а на $4\frac{1}{4}$ пенса, мотивируя это дополнительными расходами по очистке от акциза и т. п., фактически же это было увеличением цены. Розничники от себя делают скидки своим клиентам, с которыми они связаны различными отношениями, помимо отпуска бензина. Кроме того, массовые владельцы автомобилей, забирающие на протяжении года крупные количества, входят с владельцами насосов в соглашение об отпуске им бензина со скидкой с официальной цены в размере около 1 пенса на галлон, и в этом случае накидка розничника сократится на этот пенс. В других случаях массовые потребители бензина обзаводятся собственной небольшой резервуарной емкостью и поку-

пают товар наливом у комбайна или других импортеров. Таким покупателям комбайн делает скидку с своей официальной оптовой цены, причем эта скидка соответствует тому дополнительному „бонусу“, который получают розничники. Эта скидка для крупных, так наз. „коммерческих“ потребителей колеблется между $\frac{1}{2}$ и $1\frac{3}{4}$ пенса, в зависимости от количества забора. До начала 1928 г. эта скидка делалась только потребителям, забирающим в год не менее 25.000 галлонов, и при таком заборе составляла $\frac{1}{2}$ пенса на галлон, увеличиваясь по нижеследующей шкале: не менее 50.000 галл.— $\frac{5}{8}$ п., 100.000— $\frac{3}{4}$ п., 150.000— $\frac{7}{8}$ п., 200.000—1 п., 400.000— $1\frac{1}{8}$ п., 600.000— $1\frac{1}{4}$ п., 1.000.000— $1\frac{3}{8}$ п., 1.500 тыс.— $1\frac{1}{2}$ п., 2 млн.— $1\frac{5}{8}$ п. В середине 1928 г., в связи с усилением конкуренции, комбайн установил новый порядок скидок, согласно которому всякий коммерческий покупатель, покупающий наливом по годовому контракту, получает скидку в $\frac{1}{2}$ пенса, при заборе 50.000 галлонов скидка повышается до $\frac{3}{4}$, 100.000 галлонов—до 1 п., 250 тыс. галлонов— $1\frac{1}{4}$ п., 500 тыс. галлонов—до $1\frac{1}{2}$ п., 1 млн. галлонов— $1\frac{3}{4}$ п., 2 млн. галлонов—2 п. С 1 марта 1929 г. комбайн повысил цены на бензин на $2\frac{1}{4}$ пенса на галлон, доведя таким образом номинальные оптовые отпускные цены на бензины № 1 и № 3 в лондонском районе соответственно до 17 и 15 пенсов за галлон. Одновременно о-во РОП повысило цены на советский бензин соответственно до 15 и 13 пенсов за галлон. Существующие цены комбайна на бензин в сравнении с бывшими до 4 марта 1929 г.—характеризуются нижеследующими цифрами:

	Бензин № 1				Бензин № 3			
	Наливом		В бидонах		Наливом		В бидонах	
Лондонск. внутр. и внешн. зоны	С	До	С	До	С	До	С	До
Офф. оптовая цена	17	$14\frac{3}{4}$	18	$15\frac{3}{4}$	15	$12\frac{3}{4}$	16	$13\frac{3}{4}$
Скидка „бонус“	1	1	—	—	1	1	—	—
Фактич. оптовая цена	16	$13\frac{3}{4}$	18	$15\frac{3}{4}$	14	$11\frac{3}{4}$	16	$13\frac{3}{4}$
Розничная цена	19	$16\frac{3}{4}$	20	$17\frac{3}{4}$	17	$14\frac{3}{4}$	18	$15\frac{3}{4}$
Накидка розничника	3	3	2	2	3	3	2	2

В остальной части Англии, в Уэльсе и в Южн. Шотландии цена как оптовая, так и розничная выше на $\frac{1}{2}$ пенса при тех же размерах скидки и накидки розничника. В остальной части Шотландии и в районе Бельфаства цены выше на $1\frac{1}{2}$ пенса, чем в Лондонском районе, в районе Лондондерри—на 2 пенса выше, в Сев. Ирландии на $2\frac{1}{2}$ пенса выше, чем в лондонском районе, при тех же скидках и накидках.

Бензинораспределительные насосы

Почти все бензинораспределительные насосы, употребляемые в Англии, приводятся в действие вручную, хотя за последнее время в некоторых более крупных и современных гаражах и распределительных станциях было установлено несколько насосов, приводимых в движение сжатым воздухом. Деления на насосах нанесены в имперских галлонах, и почти все употребляемые насосы относятся к типу „невидимых“; спрос на насосы „видимого“ типа возрастает лишь очень медленно. Приблизительно 80—85 бензинораспределительных насосов в Великобритании являются насосами американского производства.

Закон 1926 г. о мерах и весах предусматривал последующее издание инструкции по вопросу об автоматических бензинораспределительных насо-

сах. Эта инструкция издана и введена в действие с 1 февраля 1929 г., и в связи с ее изданием появились голоса, осуждающие индифферентизм к типу насоса, который проявлен в этой инструкции. Ей ставится в вину то, что она не способствует вытеснению „невидимых“ насосов видимыми, которые являются более точными и более гарантируют покупателей от недомера.

В Англии наблюдается возрастающий спрос на более усовершенствованную аппаратуру для распределения смазочного масла через гаражи и распределительные станции. Однако, пока, в отличие от американского рынка, все еще преобладает продажа такого масла в бидонах.

СПЕЦИФИКАЦИИ И КАЧЕСТВА НЕФТЕПРОДУКТОВ

Автомобильное горючее

Основными сортами бензинов, обращающихся на английском рынке, являются сорта № 1 и № 3, причем бензины продаются не под этими наименованиями, а под индивидуальными марками, путем которых каждая фирма выделяет свой товар. Так, бензины № 1 и № 3 основными фирмами выпускаются соответственно нижеследующих марок: Стандарт—Pratts Perfection и Pratts Gasoline, Шелл—Shell и Mex, Англо-Персидская Компания—BP и BP Commercial, о-во РОП—R. O. P. и Commercial. О-во United Oil Importers, Ltd. выпускает в продажу нижеследующие марки бензина: Albion U. C., Standard, Numa, MP. О-во Cities Service Oil Co. Ltd. имеет марки Citex, Pyramid, Ellisons. О-во Sealand Petr. Co. Ltd. имеет марки Asta и Dominion.

Качества бензинов разных фирм, обращавшихся на английском рынке осенью 1927 г. и в конце 1928 г., характеризуются нижеследующими таблицами.

Качества бензинов, обращающихся на английском рынке

1. Бензин № 1 (осень 1928 г.)

	РОП	Шелл	Б. П.	Англо-Америк.	Редлайн.	Пауэр
Удельный вес	0,737	0,727	0,735	0,736	0,736	0,757
Начальная точка кипения (°С.)	31	30	29	30	31	30
Конечная точка (°С.)	196	197	180	190	190	193
Разгонка до 100°С.	36	42	46	36	37	27
5% отгоняется до 1°С.	56	44	53	46	46	57
10% » » » » »	65	51	62	56	56	71
20% » » » » »	82	68	75	76	75	90
30% » » » » »	93	82	85	93	91	103
40% » » » » »	102	96	94	106	104	112
50% » » » » »	112	109	104	116	115	122
60% » » » » »	122	122	115	128	127	133
70% » » » » »	132	135	127	139	139	146
80% » » » » »	146	151	141	153	153	160
90% » » » » »	166	171	159	171	168	178
95% » » » » »	183	195	174	190	187	188
Всего перегоняется %/о	97 ³ / ₄	96	97	96	97	98
Остаток %/о	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂
Потери %/о	3 ¹ / ₄	2 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂
Запах крекиров	есть	есть	нет	есть	есть	есть
Олефинов %/о	1,2	2	—	1	2	12
Ароматических %/о	6,1	7,53	17	6,11	6	13,6
Нафтенов %/о	39	35	27	42,7	42,7	42

2. Бензин № 3 (осень 1928 г.).

	РОП Коммерч.	Б. П.	Праттс газолин	Шелл Мекс	Ред Лайн
Удельный вес	0,746	0,735	0,747	0,741	0,744
Начальн. точка кипения	35°C.	32°C.	36°C.	33°C.	31°C.
Конечн.	197°C.	195°C.	191°C.	198°C.	193°C.
Разгонка до 100°C.	30%	37%	32%	32%	29%
5% отгоняется до t°C.	66	55	58	53	54
10%	77	64	69	64	67
20%	90	80	86	81	87
30%	100	91	97	97	101
40%	107	102	108	108	113
50%	116	114	118	120	123
60%	124	124	128	130	134
70%	134	135	140	143	146
80%	147	148	152	158	157
90%	165	166	168	174	172
95%	181	183	181	190	185
Всего перегоняется %/о	98	98	98	97	97 ^{1/2}
Остаток %/о	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}
Потери %/о	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1 ^{1/2}	1
Запах крекиров.	есть	нет	есть	есть	есть
Олефинов %/о	1	0	следы	0	2
Ароматических %/о	6	10,79	10,22	10	7,7
Нафтенов %/о	40	27	37,6	33	36

3. Бензин № 3 (осень 1927 г.)

Разгонка по Энглеру	Бензины № 3				
	Red Line Commer- cial	Pratt's Gasoline	Mex No. 3	Blue Bird No. 3	British Petroleum No. 3
Удельный вес при 60°F.	0,7475	0,735	0,742	0,7525	0,7405
	°C.	°C.	°C.	°C.	°C.
Начало кипения (у колбы)	—	37	36	43	39
(у приемн.)	35	41	40	59	47
1% отгоняется до t°C	45	52	50	74	59
2%	55	56	55	80	63
5%	64	63	62	86	69
10%	75	72	72	93	76
20%	93	86	87	103	87
30%	107	98	100	110	97
40%	117	108	110	117	106
50%	128	119	120	123	116
60%	139	128	131	131	126
70%	152	139	142	139	137
80%	165	150	154	149	149
90%	184	165	172	164	167
95%	—	181	191	180	184
Конец кипения	195	189	198	195	198
Цвет остатка	Светло- желтый	желтый	желтый	желтый	желтый
Состав (в %/о по весу)					
Ароматич.	6,5	0	9,3	5,0	13,2
Нафтенов.	39,5	22,2	29,7	35,0	20,3
Ненасыщ.	1,3	17,6	1,8	0,8	0,7
Парафин. (вычитаем)	52,9	60,2	59,2	59,2	65,8
Проба на меди. пласт.	Хорош.	Оч. скв.	Оч. скв.	Оч. скв.	Оч. скв.

4. Бензин № 1 (осень 1927 г.)

Гарантия по Энтгеру	Red Line Petrol	Shell Petrol	Power	Pratts Petrol	Glicco	R. O. P.	B. P. Petrol	Blue Bird Private	Dominion
Уд. вес при 60°С.	0,7325	0,7295	0,7515	0,734	0,7355	0,7585	0,727	0,7315	0,729
Начало кип. (у колбы)	35	32	42	36	39	51	42	40	36
Начало кип. (у приемн.) . . .	39	38	53	39	43	72	47	44	42
1% отгон. до 1°С.	46	45	69	50	54	86	58	58	55
2%	49	48	74	53	58	89	62	65	59
5%	57	55	82	60	66	94	67	69	66
10%	66	63	90	68	74	100	78	77	72
20%	80	77	101	81	90	107	89	89	85
30%	92	91	109	92	103	114	93	100	96
40%	102	104	115	102	113	119	101	109	105
50%	112	115	122	112	122	126	110	118	114
60%	121	127	130	121	132	138	118	127	125
70%	131	139	138	132	142	141	128	138	135
80%	144	154	148	144	158	151	139	150	145
90%	155	177	163	163	169	165	157	165	165
95%	—	—	179	—	186	180	173	182	183
Конц кипения	181	193	195	183	190	202	180	192	186
Цвет остатка	Оч. светл. лим.-желт.	Св.-коричн. желтый	Желтый	Св.-коричн. желтый	Желтый	Коричн. желтый	Св.-лимон. желтый	Желтый	Ж. слитый
Состав (в % по весу)									
Ароматич.	5,7	7,4	3,2	6,7	0	4,8	11,9	4,4	5,9
Нафтенов.	—	—	36,5	—	20,5	37,3	—	21,9	25,0
Ненафт.	—	—	3,2	—	17,9	1,0	—	3,4	1,4
Параф. (всчитанном)	—	—	57,1	—	61,6	55,9	—	70,3	67,7
Дельт. на мелк. плывот. . .	Хорошо	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно	Очень отверно

Кроме бензинов № 1 и № 3 и авиационного бензина, почти все торгующие бензином фирмы выпускают в продажу бензино-бензоловую смесь, продаваемую на 1 пенс на галлон дороже нежели бензин № 1. За последний год Стандарт выпускает окрашенный в красный цвет так наз. „этиловый бензин“ по цене на 1 пенс дороже № 1. Этот бензин представляет собою бензин с примесью плумб-тетраэтила, назначение которого — повысить антидетанационные свойства бензина.

Для общего представления о качествах *специальных бензинов и уайт-спирита*, обращающихся на английском рынке, могут служить нижеследующие спецификации.

	Специальн. бензин (для экстрагиро- вания жиров и др.)	Уайт-спирит
Удельный вес при 60° F.	0,757	0,789
При перегонке 100 куб. см. по методу Inst. Petr. Technolog.	—	—
Начальная точка кипения	77° C.	132° C.
Конечная точка кипения	137° C.	200° C.
Перегоняется при 100° C.	20%	—
5% перегоняется при	96° C.	156° C.
10%	98° C.	157° C.
20%	100° C.	160° C.
30%	102° C.	162° C.
40%	104° C.	164° C.
50%	106° C.	166 $\frac{1}{2}$ ° C.
60%	108° C.	169 $\frac{1}{2}$ ° C.
70%	111° C.	172 $\frac{1}{2}$ ° C.
80%	116° C.	177 $\frac{1}{2}$ ° C.
90%	122° C.	185° C.
95%	128 $\frac{1}{2}$ ° C.	193° C.
Всего перегоняется	98 $\frac{1}{4}$ %	98 $\frac{1}{2}$ %
Остаток	1 $\frac{1}{2}$ %	1 $\frac{1}{4}$ %
Потеря	1 $\frac{1}{4}$ %	1 $\frac{1}{4}$ %

Британские стандартные спецификации, опубликованные в 1923 г. British Engineering Standards Association, предъявляют к бензину нижеследующие требования.

Моторный бензин. Начало кипения при температуре не выше 55° C., а 20% по объему должны отгоняться до температуры 105° C. Конец кипения при температуре не выше 225° C. Бензин должен быть свободен от минеральных кислот.

Авиационный бензин I (grade 720) должен быть светлым и не содержать никаких видимых примесей. Может содержать лишь следы олефиновых углеводородов (крекингowego бензина). Удельный вес — между 0,720 и 0,740. При разгонке в стандартном аппарате, со скоростью 2 капли в минуту, должно отгоняться до 75° C. не менее 10 куб. см., до 100° C. не менее 60 куб. см. и до 140° C. не менее 95 куб. см. При нагревании 50 куб. см. в водяной бане при температуре кипения в течение 1 часа остаток не должен превышать 0,01% по весу и должен быть маслянистым. Содержание

ароматических углеводородов, определенное способом, описанным в приложении II к спецификации, должно быть в пределах между 12% и 20% по объему. Толуэновый эквивалент ароматических углеводородов, определенным способом, описанным в приложении III, не должен превышать 10% по объему. Бензин не должен содержать минеральных кислот, а содержание серы не должно превышать 0,05% по весу.

В отличие от авиационного бензина I удельный вес *авиационного бензина II* (grade 760) должен быть в пределах между 0,760 и 0,790. Разгонка при тех же условиях должна давать до 100° не менее 50 куб. см., а до 150° — не менее 90 куб. см. Содержание ароматических углеводородов, определенное таким же образом, должно быть не ниже 35% по объему. Критическая температура растворения в анилине остатка после удаления ароматических углеводородов должна быть не выше 55° С., в противном же случае обязательное содержание ароматических углеводородов (35%) повышается на 1% при каждом градусе критической температуры сверх 55°. Толуэновый эквивалент ароматических углеводородов должен быть не ниже 22% по объему. При тех же требованиях в отношении остатка, содержания минеральных кислот и серы, дополнительное требование к авиационному бензину II заключается в том, что он должен иметь температуру замерзания не выше — 60° С.

Нефтетопливо

Спецификация *мазута*, изданная английским адмиралтейством, характеризуется нижеследующими требованиями: температура вспышки — не ниже 80° С. (175° F.). Содержание серы не выше 0,75%. Поставляемый мазут должен содержать минимальное количество кислот, и во всяком случае не свыше 0,05%. Содержание кислоты определяется встряхиванием мазута с дистиллированной водой и титрованием извлеченной кислоты децинормальной щелочью, с применением метил-оранжа в качестве индикатора. Обводненность не должна превышать 0,5%. Вязкость, определенная с помощью стандартного вискозиметра Редвуда (адмиралтейский тип), на основании истечения 50 куб. см. при 32° F, не должна превышать 1.000 секунд. Мазут должен быть чистым от всяких примесей, могущих засорить форсунки.

Мазут, обращающийся на английском рынке, имеет, как правило, значительно более низкие качества.

Главную роль на английском рынке *газойля* играет *о-во* Anglo-American, причем это обстоятельство ставится в связь с предпочтением, оказываемым газойлю из нефтей с парафиновым или нафтеновым основанием.

В связи с увеличением экспорта из Румынии, на английском рынке появился *румынский газойль*, предлагаемый большей частью по конкурентным ценам. Этот газойль отличается высокими качествами, как показывает нижеследующая спецификация: уд. в. 0,850—0,880, вспышка (в закрытой чашке) 150—185°, истечение ниже 0° С., содержание золы 0,1%, содержание серы — 0,1—0,2%, теплотворная способность 18.900—19.700 брит. терм. ед. Начало кипения румынского газойля между 180 и 215°, при нижеследующей разгонке: 70% отходит до 280° С., 90% — до 300° F., 95% — до 350° С., конец кипения между 360 и 380° С.

Керосин

Качества *керосина*, вырабатываемого Англо-Персидской компанией из персидской нефти, характеризуются нижеследующими данными:

	Керосин для моторов	Керосин для освещения	Керосин для длительн. го- рения (маячн. или ж.-д.)
Уд. вес при 15,5°C.	0,780	0,793	0,793
Разгонка:	°F.	°F.	°F.
Начало кипения	115	140	148
50%	166	196	225
Конец кипения	196	285	293
Вспышка	98	102	152
	(по Аделю)		(по М.-Пенскому)
Состав (в %):			
С	86,2	86,4	86,0
Н	13,8	13,6	14,0
S	0,01	0,08	0,01

Смазочные масла

Британской Ассоциацией по стандартам установлены нижеследующие спецификации для *автомобильных смазочных масел*. Все масла разбиваются на 4 категории: легкая (light), средняя (medium), тяжелая (heavy), особенно тяжелая (extra heavy). Для каждой категории масел установлены нижеследующие качества:

	I	II	III	IV
Уд. вес	0,890—0,935	0,890—0,935	0,890—0,930	0,890—0,920
	°F.	°F.	°F.	°F.
Вспышка (в закр. ч.) не ниже	335°	340°	350°	375°
Вязкость по Редвуду:				
При 70°	700—1.000	1.200—3.000	—	—
При 140°	90—130	130—185	185—260	Выше 260°
При 200°	45—55	50—70	65—80	80°
Застывание не выше	25°	35°	35°	40°

В 1926 г. Ассоциация по дизелям приняла 2 стандарта *смазочных масел для дизелей*: А—для дизелей с числом оборотов от 100 до 240 в минуту и В—для дизелей с числом оборотов более 240 в минуту.

	А	В
Уд. вес	Не выше 0,885 °F.	Не выше 0,882 °F.
Вспышка (в закр. чашке)	Не ниже 400°F.	Не ниже 400°F.
Вязкость:		
При 70°	Не выше 1.250	Не выше 700
При 200°	Не ниже 56	Не ниже 50
Застывание	Не выше 35°F.	Не выше 35°F.

Эти стандарты являются чрезмерно строгими и фактически игнорируются, так как очень мало масел им удовлетворяют.

Британская Ассоциация по стандартам опубликовала также стандарт для *изоляционных масел* (стандартная спецификация № 148). Эта спецификация распадается на 2 основных части, которые во всем между собой совпадают, за исключением допустимого количества осадка, характеризующего влияние масла на окисление металлов. В пределах каждой из этих основных групп различаются 3 степени, отличающиеся друг от друга только по температуре застывания.

Группа и степень	Допустимый осадок (%)	Максим. вязк. при 60°, в сек.	Нижний предел вольтжа для пробив. искры	Вспышка (по М.-П. в закр. ч.) не ниже	Максимальная потеря в %	Застывание
A ₀	0,1	200	30.000	145°С.	1,6	0°С.
A ₁₀						- 10°С.
A ₃₀						- 30°С.
B ₀	0,8	200	30.000	145°С.	1,6	0°С.
B ₁₀						- 10°С.
B ₃₀						- 30°С.

Спецификация для турбинных масел еще не выработана.

Старая спецификация *трансформаторного масла* характеризовалась высокой температурой вспышки и высоким застыванием, что ограничивало возможности конкуренции советского трансформаторного масла на английском рынке. Однако, практика опровергла это требование и признала возможным понизить нормы вспышки и застывания. Новая спецификация понизила требования в отношении застывания, но в отношении вспышки требования спецификации все еще довольно высоки.

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Методы испытания, употребляемые в Англии и признанные стандартными „комиссией по стандартизации методов“ при Institution of Petroleum Technologists. Подробное описание этих методов дано в книге „Standard Methods of Testing Petroleum and its Products“, изданной вышеупомянутым институтом.

Бензин

Разгонка бензина производится в стандартной колбе Энглера. Помимо разгонки при исследовании бензинов определяются еще удельный вес, содержание ароматических углеводородов, цвет, содержание серы и производятся еще „докторская проба“ и проба на разъединение металлов. Цвет бензина определяется аппаратом Ловибонда. Содержание ароматических углеводородов в бензине устанавливается определением „критической температуры растворения“ бензина в свежеперегнанном анилине до и после удаления ароматических углеводородов. Проба „на разъединение металлов“ производится выпариванием в медной чашке и дает возможность установить присутствие серы и смолистых или кислых остатков. (Для авиационного бензина согласно спецификации Воздушного Министерства требуется определение температуры замерзания).

„Уайт-спирит“

При исследовании „уайт-спирита“ определяются: удельный вес, цвет в тинтометре Ловибонда, разгонка в аппарате Энглера, содержание свободных кислот (сначала определяется общее содержание смешиванием с 95% винным спиртом и титрованием деци-нормальным раствором едкого кали; затем — содержание неорганической кислоты взбалтыванием с равным объемом теплой воды и титрованием N/10 раствором едкого кали или натра; содержание органических кислот находится вычитанием. Температура вспышки определяется в аппарате Абель-Пенского или Мартенс-Пенского, содержание нелетучих примесей — выпариванием в плоской чашке и, наконец, примеси тяжелых масел с помощью фильтра из белой беззольной бумаги.

Керосин

Помимо удельного веса, цвета (тинтометра Ловибонда), разгонки и содержания серы, которые для керосина определяются так же, как и для бензина, в керосине устанавливаются еще: содержание свободной кислоты, тем же способом как и в „уайт-спирите“; теплотворная способность (Gross) и температура вспышки в аппарате Абеля (до 120° F.) и Мартенс-Пенского (выше 120° F.).

Газойль

Удельный вес определяется обычными способами. Разгонка, производящаяся в том же аппарате, как для бензина и керосина, требуется только для газ-ойля, идущего для получения газа. Температура вспышки определяется в аппарате Мартенс-Пенского, вязкость в аппарате Редвуда № 1, кокс — по способу Конрадсона. Кроме того определяются содержание серы, теплотворная способность (Gross), количество золы, а также производится испытание на помутнение при охлаждении и на застывание.

Смазочные масла

При исследовании масел, как обычно, определяется удельный вес. Температура вспышки определяется в закрытой чашке, а температура вспышки и воспламенения в открытой чашке. Вязкость определяется в аппарате Редвуда № 1 и № 2. Кокс — по методу Конрадсона. При определении свободных кислот определяется общее содержание кислот взбалтыванием 10 гр. масла с 50 куб. см. нагретого до кипения нейтрального 95% винного спирта и титрованием деци-нормальным раствором едкого кали (свободного от углекислой соли), в присутствии 1 куб. см. 0,5% раствора фенолфталеина, служащего индикатором; затем, путем взбалтывания 100 грамм масла с равным по весу количеством теплой воды и титрования, после охлаждения, деци-нормальным раствором едкого кали или натра, с метил-оранжем в качестве индикатора, определяется содержание неорганической кислоты. Содержание органической кислоты находится путем вычитания. Содержание свободных кислот в маслах выражается различно: в „градусах кислотности“ по способу Koettstorfer'a; в виде „кислотного числа“ по способу Benedikt'a; в процентах олеиновой кислоты и процентах серного ангидрида. В английских стандартных методах берется стократное число Benedikt'a. Температура застывания и загустевания определяется тем же способом, как и для газ-ойля. Способ определения содержания твердого асфальта описан в книге „Stan-

Standard Methods of Testing Petroleum and its Products* под рубрикой F 0.12. Метод определения содержания мягкого асфальта описан там же под рубрикой C. P. 13, а содержания воды—L. 0.14. Для определения содержания омыляемых веществ пользуются двумя методами: объемным и весовым, подробно описанными в той же книге под рубрикой L. 0.15. Проба на распадение эмульсий заключается в определении коэффициента дезэмульсификации, выражающегося количественно во времени (минутах и полуминутах), потребном для полного разделения эмульсии данного масла. Содержание летучих составных частей или „испаряемость“ определяется путем нагревания в особой паровой бане в течение 8 часов. Результат выражается как потеря в весе в процентах по отношению к весу первоначально взятого масла.

Примечания: 1) Для трансформаторных и изоляционных масел производится проба на окисляемость или образование осадков с медью, а также испытание изоляционной способности или определение диэлектрических свойств. Испаряемость определяется так же, как в других смазочных маслах.

2) В 1927 г. „British Engineering Standard Association“ выпустила новую спецификацию для изоляционных масел, к которой приложено подробное описание методов испытания согласно этой спецификации.

Нефтетопливо

При испытании нефтетоплива определяется удельный вес, содержание серы, содержание свободной кислоты (как в смазочных маслах), теплотворная способность (Gross), температура вспышки (в аппарате Мартенс-Пенского), вязкость (в аппарате Редвуда № 1 и № 2), кокс по методу Конрадсона, количество золы, температура застывания (тем же способом как и для газойля), содержание „твердого“ асфальта, содержание воды, количество воды и подонного отстоя.

Асфальт

При исследовании асфальта определяются: удельный вес, содержание серы, температура вспышки и воспламенения (в открытой чашке), подвижность или вязкость (в аппарате Редвуд № 2) и кокс по методу Конрадсона. Кроме того определяются: количество золы, содержание воды, потеря при нагревании, пенетрация, растяжимость или тягучесть, температура размягчения (способом „кольца“ и „шарика“) и содержание парафина.

Парафин

Для парафина определяется точка плавления.

Сырая нефть

При исследовании сырой нефти производится разгонка и определяются удельный вес, содержание серы (как для газойля), температура вспышки—в аппарате Абея (ниже 120° F.) и Мартенс-Пенского (выше 120° F.), вязкость—в аппарате Редвуд № 1 и Редвуд № 2, кокс—по методу Конрадсона, количество золы, температура застывания (как для газойля), содержание „твердого“ асфальта (как в нефтетопливе), содержание „мягкого“ асфальта и парафина, количество воды и подонного отстоя (тем же способом, как и для нефтетоплива).

ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ

Существующая в Великобритании система налогового и таможенного обложения характеризуется преобладанием прямых налогов над косвенными и относительно фритредерским характером таможенного тарифа. Великобритания почти не знает протекционных пошлин; существующие основные пошлины — на чай и сахар — носят преимущественно фискальный характер. Впрочем, военные и послевоенные годы внесли в этом отношении некоторые изменения, которые шли, главным образом, в двух направлениях: 1) ряд товаров, производство которых представлялось существенным для нужд военной промышленности или в связи с войной, а также страдало от германской конкуренции, были обложены пошлиной в 33 $\frac{1}{3}$ %; 2) британским владениям была предоставлена преференциальная скидка при ввозе товаров, обложенных фискальными пошлинами.

Ввоз промышленного сырья и топлива до самого последнего времени не облагался пошлинами. Единственным видом налога, так или иначе влиявшим на ввоз нефтепродуктов в Великобританию, если не считать местных налогов на предприятия и помещения, был налог на автомобили, который давал в год от 20 до 24 млн. ф. ст. В 1927—1928 г. налог на автомобили был установлен в след. размере: на автомобили с мотором не выше, чем в 6 лош. сил — 6 ф. ст. в год; на автомобили с мотором выше, чем в 6 лош. сил — 1 ф. ст. на кажд. лош. силу. На мотоциклы весом до 200 англ. фунт. — 1 ф. ст. 10 ш. в год; весом более 200 англ. фунт. — 3 ф. ст. в год.

Обложение автотранспорта налогом в форме обложения моторных экипажей пропорционально мощности двигателя представляет собою противоположность принципам обложения автотранспорта в Соед. Штатах, где облагается расходуемый бензин, регистрационный же сбор с автомобилей выражается в незначительной сумме. В Англии обложение моторных экипажей дает около 27 млн. фунт. ст. в год. Для того, чтобы возмездить регистрационный сбор и получить недостающую сумму от обложения потребляемого бензина, потребовалось бы ввести дополнительный акциз в размере около 3 пенс. на галлон. Такая реформа встретила бы сочувствие со стороны частных автомобилистов, эксплуатирующих свои машины недостаточно интенсивно, между тем как все автобусные и транспортные предприятия и промышленные предприятия, пользующиеся автотранспортом для своих хозяйственных нужд, высказываются решительно против этой реформы, которая перенесла бы на них главную тяжесть обложения.

Поступления от налога на автомобили, мотоциклы и другие моторные двигатели идут в так наз. „дорожный фонд“, т. е. специальный фонд для дорожного строительства. Консервативное правительство в поисках средств не раз обращалось к дорожному фонду для покрытия бюджетного дефицита. Стремясь в 1928—1929 г. построить бездефицитный бюджет, канцлер казначейства Черчилль стоял перед необходимостью повысить автомобильный налог, но не желая вновь обращаться к такому косвенному воздействию на „дорожный фонд“, канцлер казначейства установил новый налог в форме пошлины на ввозимые легкие нефтяные масла. Фактически эта пошлина в своей основной части падает на тех же владельцев автомобилей, с той лишь разницей, что налог в данном случае будет распределяться более пропорционально потреблению нефти, т. е. использованию автомобиля или мотоциклета. Пошлина, или, вернее, акциз, так как ему подлежат также все виды легких нефтяных масел, в том числе полученные из ввозной нефти на нефтеперерабатывающих заводах Великобритании, составляет 4 пенс

на галлон. Доход от этой пошлины должен составить по исчислениям канцлера казначейства — 14.800.000 ф. ст. (в 1928 г.). От акциза избавлено внутреннее производство легких нефтяных масел из нефти, добытой в Англии из сланцев или угля, так что до некоторой степени новая пошлина имеет протекционный характер. Поощрение сланцевой промышленности и в особенности добычи нефти из угля является одним из программных мероприятий консервативного правительства. Не желая создавать особых затруднений для находящегося и без того в тяжелом положении сельского хозяйства, канцлер казначейства обещал возмещать пошлину и акциз на бензин, использованный для сельскохозяйственных двигателей. Тяжелые масла — мазут, дизель-ойль, газойль и керосин пошлиной не облагаются, так как повышение их стоимости на 4 пенса могло бы сильно повлиять на потребление этих продуктов в Великобритании.

КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ БЕНЗИНА И КЕРОСИНА

После повышения цен на английском рынке, имевшего место 1 марта 1929 г., Комбайн по требованию правительства представил записку, в которой оправдывал повышение цен. Записка содержала следующую калькуляцию себестоимости бензина и керосина на английском рынке.

	Бензин № 3	Керосин
Цена Гольфа 15 марта 1929 г.	9½ ц. за ам. галл.	6¾ ц. за ам. галл.
То же в пенс. за англ. галл.	5¾	4
Морск. фр., страх. и пут. утечка	¾	¾
Акциз	4	—
Сборы, кабот. перев. и ж.-д. фр.	1	¾
Издержки распредел., вкл. расх. по сбору акциза	2½	3¼
Итого пенсов за англ. галл.	14	8¾

Таким образом полную себестоимость бензина комбайн определял в 14 пенсов, а так как средняя взвешенная скидка, делаемая комбайном с официальной насосной цены, по мнению записки, составляет не 3 пенса, а 3½ (с учетом дополнительных скидок, предоставляемых коммерческим потребителем), то и получается, что до полной себестоимости недовыручается около ½ пенса на галлон, и стоящие в настоящее время на английском рынке цены даже несколько ниже мировых цен. С этим заключительным выводом нельзя согласиться, хотя установленные с 1-го марта цены и не превышают сколько нибудь значительно современного уровня мировых цен. Приведенная комбайном калькуляция не вполне правильна. Что касается исходной цены Гольфа, то, хотя обращающийся на английском рынке бензин № 3 несколько выше по качеству американского бензина 58—60° (конец кипения 437°), но нельзя вместе с тем приравнять его и к бензину 60—62°. Правильнее всего определить цену такого бензина в настоящее время в 9 центов за американский галлон, а не в 9½, как это делает комбайн в своей записке. Если это так, то с вычисленной комбайном себестоимости уже нужно сделать скидку в 0,3 пенса. Стоимость морского фрахта вместе со страховкой и уткой определена комбайном в 0,75 пенсов на галлон, что для марта 1929 г., соответствует действительности. Что касается сборов, каботажных перевозок и ж.-д. фрахтов, определяемых комбайном суммарно в 1 пенс, то поскольку калькуляция строится для лондонского района, постольку эта статья является преувеличенной

приблизительно на $\frac{1}{2}$ пенса. Преувеличенными являются и издержки распределения, определяемые комбайном в $2\frac{1}{2}$ пенса: в лондонском районе комбайн может свободно уложиться и в $1\frac{1}{2}$ пенса. В результате полученная для лондонского района себестоимость в 14 пенсов можно считать преувеличенной приблизительно на $1\frac{1}{2}$ пенса, каковые и составляют прибыль комбайна, потому что средневзвешенная скидка комбайна с насосной цены, составляющая по исчислениям комбайна $3\frac{1}{2}$ пенса, также несколько преувеличена: если комбайн делает по крупным контрактам скидку, то, во-первых, эта скидка делается с официальной цены не в 14, а в 15 пенсов, а во вторых, эта скидка находит себе оправдание в пониженных издержках распределения.

Вся приведенная выше калькуляция и анализ ее всецело относится к бензину № 3. Что касается бензина № 1, который продается на 2 пенса на галлон дороже, то для оправдания такой разницы комбайн указывает на повышенные издержки распределения по сравнению с бензином № 3. Хотя обороты с № 1 и меньше, чем с № 3, тем не менее превышение издержек распределения для № 1 не может быть значительным, более же высокое качество бензина № 1 само по себе оправдывает разницу в цене по сравнению с № 3 не более, чем в $\frac{3}{4}$ пенса на английский галлон.

ПРЕДПРИЯТИЯ НЕФТЯНОЙ ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В настоящее время в Великобритании осталось лишь очень незначительное число предприятий, стоящих вне так наз. „комбайна“, т. е. объединения синдикатского характера охватывающего главных импортеров. Входящие в „комбайн“ предприятия понемногу распространили свой контроль на все мало-мальски значительные предприятия по импорту нефти; большая часть из них была совсем закрыта; иные остались существовать как вывеска, за которой скрывался контроль того или иного предприятия, входящего в „комбайн“.

В „комбайн“ входят три основных группы:

1. О-во Anglo-American с его многочисленными филиальными и контролируемыми предприятиями. Эта компания в свою очередь контролируется о-вом Standard Oil Co of New Jersey, т. е. крупнейшим американским нефтяным трестом. Через о-во British Mexican Petroleum Co эта группа связана с Ллойдс-Банком.

2. Англо-Персидская Компания, в которой принимает участие британское правительство и которой принадлежат обширные нефтяные концессии в Персии и др. странах. Эта компания все более тесно связывается с третьей группой — Ройал Дотч-Шелл, прежде всего через общую их связь с имперской политикой, а также и путем личных связей директоров и, кроме того, в результате 1) покупки о-вом Burmah Oil пакета акций группы Шелл на 5 млн. ф. ст. по курсовой стоимости и 2) учреждения совместно Англо-Персидской Компанией и Шеллом общей нефтеторговой компании для торговли на Ближнем и Среднем Востоке. Из банков с этой группой связан Английский банк, National and Provincial Bank of Scotland, а также Имперский Банк Персии.

3. Группа Ройал Дотч-Шелл, в которой переплетаются англо-голландские интересы. Этой группе, между прочим, принадлежит наибольшее количество акций национализированных предприятий бывш. Российской империи. Эта группа связана путем личных связей с Мидланд-Банком и Имперским Банком Персии (как и 2-я группа).

Подробности об участии этих трех групп в отдельных предприятиях приведены ниже в списке фирм-импортеров и производителей в самой Англии. Список, как правило, не содержит данных о компаниях, принадлежащих английскому капиталу, в добывающих нефть в других странах, за исключением упоминаний о них в связи с вышеуказанными группами, которые их контролируют.

„Комбайн“ преследует исключительно цели влияния на английский потребительский рынок. Его существование не означает слияния, или отождествления интересов основных, входящих в него групп. Более близкое объединение интересов 2-ой и 3-ей групп из перечисленных и входящих в „комбайн“ шло помимо эксплуатации английского потребителя и возникло через производственную и отчасти финансовую близость этих групп. Наоборот, отождествление интересов между 1-ой группой, с одной стороны, и 2-й и 3-й группами, с другой, не достигнуто, несмотря на существование „комбайна“ в английском масштабе. Поэтому „комбайн“ должен рассматриваться как местное синдикатское соглашение, не устраняющее и не аннулирующее борьбы между мировыми нефтяными трестами, хотя и являющееся важным фактором развития мировой конъюнктуры и нефтяной политики. Объединение интересов трех групп на английском рынке имело, несомненно, решающее влияние на судьбу независимых компаний в Англии. Однако, тот факт, что борьба между трестами за мировые рынки сбыта продолжается наряду с борьбой за источники нефти, ведет к тому, что и в Англии борьба устранена лишь до поры до времени, не говоря уже о том, что и независимые компании, которых могла бы поддержать серьезная сила, в такой борьбе имеют шансы на успех.

На масляном рынке помимо о-ва Anglo-American работает и общество „Вакуум“, также представляющее американскую группу Стандарт. Далее, незначительную в общем пока роль играет о-во Sinclair Union Petroleum Co, также являющееся представительством одноименной американской компании. В качестве эманации ряда угольных и химических предприятий, среди которых попадаются такие крупные как Поуэр Деффрин Ко и Дорман и Лонг, работает National Benzole Co, которая, впрочем, по самому характеру своей деятельности не может не стоять несколько особняком.

Выше указывалось на связь каждой из трех основных, входящих в „комбайн“ групп, с каким либо крупным банком (из так наз. „Большой Пятерки“). Не следует, однако, представлять себе эту связь в форме контроля над деятельностью этой группы со стороны банка. Входящие в состав „комбайна“ нефтяные группы настолько влиятельны, что вхождение их представителей в правления банков следует рассматривать скорее как результат их влияния на банк, а не наоборот. Поэтому, сращивание промышленного и банковского капитала в данном случае идет не по линии захвата банками контроля над нефтяными предприятиями, а по пути слияния и объединения интересов.

При рассмотрении приводимого списка фирм надо обратить внимание на особенность финансирования английских нефтяных предприятий. В большинстве случаев мы имеем дело с относительным превышением преимущественных акций над обыкновенными, причем преимущественные акции в большинстве случаев — но далеко не во всех рассматриваемых случаях — не дают держателям их решающего голоса в управлении данным предприятием. В качестве характерного примера может служить о-во Мед-уэй, в котором наряду с 300.000 8% акций преимущественных по 1 ф. ст. имеется лишь 107.500 акций обыкновенных по 1 шилл.

В связи с вышеизложенным, заслуживает быть отмеченным обилие мелких держателей-акционеров больших предприятий. В компаниях нефтя-

ных, железнодорожных, больших банках и т. п. среднее число акций, приходящихся на одного акционера, относительно очень не велико: по основным крупнейшим компаниям среднее количество акций на акционера составляет в Англии, по данным комиссии Бальфура, 310 ф. ст. Такая раздробленность собственности делает условия финансирования предприятий в Англии иными, нежели в Германии или в Соед. Штатах, где поддержка банков играет решающую роль.

Этот особый вид финансирования объясняется отчасти историческими условиями образования нефтяных производственных компаний, которым свойственна значительная доля риска при основании компании, так как результаты разведок нефтяных месторождений еще неизвестны и руководители предприятия не могут привлечь капитал без определенной гарантии. Такая гарантия дается в горно-заводских предприятиях в форме гарантированной доходности преимущественных акций. В случае успеха учредители, обеспечившие себя обыкновенными акциями, сохраняют контроль над предприятием и получают наибольшую прибыль. Результатом этого вида финансирования является трудность приобретения контроля над предприятием; контроль обычно надолго (или даже окончательно) сосредоточивается в определенных руках.

НЕФТЕТОРГОВЫЕ ФИРМЫ

Группа Англо-Персидской компании

Anglo-Persian Oil Co. Основана в 1909 г. обладает концессиями на разработку нефти в Персии, покрывающими до 500.000 кв. миль. Добыча нефти на концессиях компании составляла (тонн): 1922-23 г.—2.959.000; 1923-24 г.—3.714.000; 1924-25 г.—4.333.900; 1925-26 г.—4.556.000; 1926-27 г.—4.832.000; 1927-28 г.—5.250.000.

Компании принадлежат следующие фирмы и компании: D'Arcy Exploration Co; British Petroleum Co (главная оперативная компания по работе на английском рынке); British Tanker Co; Homelight Oil Co; Petroleum Steamship Co; National Oil Refineries; Khanaquin Oil Co; Scottish Oils, Ltd; Commonwealth Oil Refineries Ltd. (совместно с австралийским правительством). Société Générale des Huiles de Pétrole; Turkish Petroleum Co, Ltd.; Tanker Insurance Co.

Компании и ее дочерним организациям принадлежит около 350 наливных судов, с грузоподъемностью в 800.000 тонн.

Капитал Англо-Персидской Компании составляет 24 млн ф. ст., из которых на 7 млн ф. ст. 8% преимущественных акций (первоочередных), 3½ млн ф. ст. 9% преимущественных акций (второочередных) и 13.500.000 обыкновенных акций по 1 ф. ст. каждая.

В компании участвует британское правительство, которому принадлежит 5 млн обыкновенных акций и 1.000 преимущ. акций. Компания выпустила 5% облигации на сумму в 5 млн ф. ст., из которых не погашено 4.215.000 ф. ст., погашение производится в размере 125.000 ф. ст. в год.

Дивиденды: 1924-25 г.—12½% на обыкновенные акции (за вычетом налогов. обложения); 1925-26 г.—17½% (за вычетом налогов) и кроме того 50% новыми акциями; 1926-27 г.—12%; 1927-28 г.—7½%, 1928-29 г.—12½%.

Адрес: Britannic House, Finsbury Circus, London, E. C. 2.

Директора: Lord Greenway, Sir J. Cadman, Sir H. Barnes, H. Eves, W. Fraser, Sir J. Cargill, Bart. J. B. Lloyd, F. W. Lund, A. Hearn, F. Tiarks, R. Watson, G. C. Wigham, Sir T. Wynne, Sir G. Barstow и Sir E. Packe (представители британского правительства). Связи Anglo-Persian Co с другими компаниями и предприятиями чрезвычайно значительны и помимо прямого участия в перечисленных выше обществах. Из банков с Англо-Персидской Компанией связаны через директоров: Bank of England, Nat. and Prov. Bank (один из „большой пятерки“), Bank of Scotland, Imperial Bank of Persia. Транспортных компаний—3: Persian Rly Syndicate; Suez Canal Co; Argentine Navigation Co. Из финансовых предприятий для вложения капитала имеются связи с десятью: British and Foreign Gen. Investment Securities; Caledonian Trust; Clydesdale Investment Co; Scottish Investment Co; Capital and Nat. Trust; Croatian Syndicate; British Steamship Investment; London and Prov. Trust. Из страховых обществ имеются связи с двумя: Alliance Société Anonyme; Royal Insurance Co. Известна связь с пятнадцатью нефтяными компаниями: Hungarian Nat. Petroleum Co; Tankers Ltd.; United British Oils of Trinidad и объединенными с ней 3 компаниями; Burmah Oil Co; Assam Oil Co; Steaua Romana; Benzina Petroleum Co; Broxburn Oil Co.; Dalmeny Oil Co; Scottish Oils Agency; North Persian Oils Co; Burmah Shell Oil and Distribution Co of India; Tank Storage of India Co; Det Forenede Oil Co (Голландия); Norske Braendsebolje (Норвегия).

Наиболее тесная связь—с о-вом Burmah Oil Co, которое после английского правительства является крупнейшим акционером Англо-Персидской Компании.

Нижеследующие компании, принадлежащие к группе Англо-Персидской Компании, непосредственно выступают на английском нефтяном рынке или непосредственно связаны с оперативной работой на этом рынке.

Scottish Oil Agency, Ltd. является синдикатом по продаже шотландских компаний Anglo-Persian Oil Co, т. е. Scottish Oil Ltd. и связанных с ней компаний; капитал—125.000 ф. ст.

Адрес: 53, Bothwell street, Glasgow.

Директора: Sir J. Cargill; J. B. Lloyd; R. I. Watson; H. B. Eves

Scottish Oils основано в 1919 г., принадлежит Англо-Персидской Компании, имеет предприятия по добыче сланцев и получению сланцевого масла, из сланцев, заводы по переработке сланцевого масла в Пенферстоне, Браксберне, Оукбанке, а также заводы по переработке природной нефти в Ирронне и Гренджмаусе. Общая производительная способность—3.000.000 тонн сланцев в год. Капитал—4 млн. ф. ст., из которых выпущено 2.903.307 преим. акций (7%) по 1 ф. ст. и 1.000.000 обыкн. акций по 1 ф. ст.

Адрес: 53, Bothwell street, Glasgow.

Директора: Sir J. T. Cargill; Lord Greenway; J. B. Lloyd; Sir J. Cadman; H. B. Eves; R. I. Watson; Sir E. H. Packe; Sir G. L. Barston; W. Fraser. О связях компании—см. выше Англо-Персидскую группу.

National Oil Refineries, Ltd., основано в 1917 г., владеет заводом для переработки нефти в Гландарси, близ Сванси. Капитал—200.000 ф. ст.

Адрес: см. Anglo-Persian Co, ею же назначаются директора.

British Petroleum Co, основано в 1906 г. с капиталом в 3 млн. ф. ст., принадлежит Anglo-Persian Co, импортирует нефтепродукты в Соединенное королевство и торгует ими; обладает многочисленными нефтехранилищами.

Адрес: Britannic House, Moorgate, E. C. 2. London.

Председатель правления—Lord Greenway; представляет Англо-Персидскую Компанию.

Petroleum Steamship Co, Ltd, основано в 1906 г. для приобретения судов для перевозки нефти. В 1917 г. контрольный пакет акций перешел к Англо-Персидской Компании; капитал—400.000 ф. ст., из них выпущено 302.582 акции по 1 ф. ст.; акции находятся в собственности Англо-Персидской Компании.

Адрес: см. Anglo-Persian Co; ею же назначаются директора компании.

British Tanker Co, основано в 1915 г. для морских перевозок Англо-Персидской Компании. Компании принадлежат наливные суда водоизмещением в 701.000 тонн. Помещены заказы на новые суда для перевозки нефти; общий тоннаж компании должен составить около 770.000 тонн (85 судов). Капитал—4 млн. ф. ст.; все акции находятся в руках Англо-Персидской Компании. Кроме того, 5¹/₂% облигации сроком на 10 лет (1926—1936 г.) на сумму 4 млн. ф. ст. Дивиденды: 1925-26 г. (за вычетом налогов) 10%; 1926-27 г. (за вычетом налогов) 15%. Стоимость акций: 1927 г.—выш.—101, низш.—98¹/₂.

Директора назначаются Англо-Персидской Компанией.

Адрес: Britannic House, Moorgate, London, E. C. 2.

Irish B. P. Co, основано в 1923 г. в Дублине для распределения в Ирландии нефтепродуктов British Petroleum Co, с капиталом в 100.000 ф. ст.

Адрес: тот же, что и Англо-Персидской Компании.

Директора назначаются British Petroleum Co: J. Clarke; H. A. Laidlaw; W. T. Watts; W. D. Braithwaite (он же и в Homelight Oil Co); C. K. Greenway.

Homelight Oil Co, основано в 1902 г. под названием Caucasian Petroleum Export Co, Ltd., для импорта и торговли нефтепродуктами, в качестве торгового предприятия группы крупных бакинских нефтепромышленных компаний. В 1904 г. название компании было изменено; в 1917 г. весь капитал был приобретен Англо-Персидской Компанией. Капитал 200 тыс. ф. ст.

Адрес: см. Anglo-Persian Co, ею же назначаются и директора.

ГРУППА РОЙАЛ ДОТЧ-ШЕЛЛ

Shell Mex., Ltd. Основано в 1920 г. для объединения Shell Marketing Co, Ltd и Anglo-Mex. Petroleum Co, Ltd; продает оптом и в розницу все нефтепродукты. Капитал—6¹/₂ млн. ф. ст.

Адрес и директора см. Shell Transport and Trading Co.

Shell Transport and Trading Co. Основано в 1897 г., объединено с о-вом Royal Dutch Petroleum Co в 1907 г. В настоящее время группа Royal Dutch-Shell контролирует нижеследующие о-ва: 1) в Египте—Anglo-Egyptian Oilfields; 2) в Соед. Штатах—Shell Petroleum Corporation; Shell Co of California; Shell Pipe Line Corpn; Matador Petroleum Corpn; New Orleans Refining Co; 3) в Центр. и Южной Америке—United British Oilfields of Trinidad; Mexican Eagle Co;

Compania Mexicana Holandesa la Corona и связанные с нею 2 компании; Tampico Panuco Petroleum Maatschappij; Venezuelan Oil Concessions, Ltd. и связанные с нею компании; Colon Development Co; Caribbean Petroleum Co; 4) в Румынии—Astra Romana S. A; 5) в Голландской Ост-Индии: De Bataafsche Petroleum Maatschappij и Curaçoesche Petroleum Maatschappij.

Компания имеет обширные другие владения и участки и наливной флот водоизмещением в 1.200.000 тонн, который находится под управлением (в Англии) Anglo-Saxon Petroleum Co. Капитал—43 млн. ф. ст., дивиденды в 1926, 1927 и 1928 г.—25% в год.

Добыча нефти группы Ройал Дотч-Шелл в 1928 г. составила 22 млн. тонн против 15,5 млн. тонн в 1927 г. и 9 млн. тонн в 1922 г. Все предприятия группы Ройал Дотч-Шелл контролируются о-вом Ройал Дотч на 60%, а о-вом Шелл—на 40%.

Адрес: 22, Great St. Helen's House, London, E. C. 3.

Директора: Viscount Bearsted, A. Agnen, H. Benjamin, Sir H. W. Deterding; A. S. Debenham; G. T. Erb; B. A. Smith; Sir R. MacLeod; Sir A. Mac-Mahon; Sir T. Royden; Sir R. Cohen.

Связи компании чрезвычайно обширны; помимо названных компаний, через своих директоров компания связана со всеми нефтяными и прочими о-вами, с которыми связано о-во Eagle Oil Transport Co (см.); кроме того, с Alliance Assurance Co (страх. о-во), Compagnie Marocaine et Asiatique des Pétroles; Egypt Engineering Co; Canada Steamship Lines (парох. о-во); Western Canada Investment Co. (финанс. о-во); Benzol and By-Products, Ltd; America Levant Steamship Co; Anchor Line, Ltd; Pacific Oilfields; Commonwealth and Dominion Line, Ltd; London, Midland and Scottish Ry; Cunard Steamship Co, Middle East Development Corp.; Phoenix Assurance Co; Union Marine Assurance Co; English and European Corp., Ltd. Банковские связи: Imperial Bank of Persia; Midland Bank, Ltd., National and Provincial Bank.

Eagle Oil and Transport Co, основано в 1912 г. для морских перевозок нефти; обладает наливным флотом, водоизмещением в 412 тыс. тонн (39 судов); капитал компании принадлежит о-ву Canadian Eagle Oil Co, представителями которого в Соед. Королевстве является о-во Anglo-Mexican Petroleum Co; с 1926 г. последнее управляет наливным флотом рассматриваемого предприятия. Капитал 5 млн. ф. ст., из которых 600.000 обыкн. акций по 5 ф. ст. каждая, 400.000 6% преимущ. акций (по 5 ф. ст.) с правом участия в дивиденде. Дивиденд: 1926 г. 8% на преимуществен. акции и 2% на обыкн. акции.

Адрес: 16, Finsbury, Circus, London E. C. 2.

Директора: B. C. Pearson, A. Agnew, C. Bowring; Sir R. W. Cohen; A. S. Debenham, R. P. Browson; F. Z. Gibbs; Sir B. Godfrey-Faussett.

Через своих директоров компания связана с группой Shell и Asiatic Petroleum и а) со следующими нефтяными обществами: 1) Anglo-Egyptian Oilfields; 2) Anglo-Yugoslav Petroleum Co; 3) Anglo-Saxon Petroleum Co; 4) Bataafsche Petroleums Maatschappij; 5) British Malayan Petroleum Co; 6) Compagnie Fluviale et Maritime des Pétroles; 7) Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles; 8) Lisbon Coal and Oil Fuel Co; 9) Mexican Eagle Oil Co; 10) Red Sea Petroleum Co; 11) Sociedad Petrolifera Espanola; 12) Société Franco-Asiatique des Pétroles et d'Algérie; 13) United Brit. Oilfields of Trinidad и 3 связан-

ных с нею компании; 14) Venezuelan Oil Concessions, Ltd.; 15) Anglo-Ecuadorian Oilfields; 16) Lobitos Oilfields; 17) Anglo-Mexican Petroleum Co; 18) Shell-Mex. Co; 19) Tank Storage Co; 20) Whitehall Petroleum Co.

б) с банками, финансовыми и страховыми о-вами: Lazard Brothers Co; 2) Whitehall Securities Corporation; 3) Whitehall Electric Investments; 4) World Auxiliary Insurance Corp; 5) Burlington Investment Co.

в) с прочими предприятиями: Elba Tinsplate Co, Candles, Ltd. (парафин); Glamorgan Tinsplate Co; Metals Production, Ltd., N'Changa Copper Miners; Rhodesian Minerals Concession, Ltd.; Rhodesia Congo Border Corp; Southern Rhodesia Base Metals Corp; Pearson and Eorway Long Co. и с многими другими предприятиями в различных отраслях хозяйства.

О-во Shell имеет одноименные дочерние общества в Греции, на Золотом Берегу, в Адене, Австрии, Болгарии, Вост. Африке, Египте, Эстонии, Латвии, Литве, Н.-Зеландии, Палестине, Южн. Африке, Сирии, Судане, Порто-Рико и Вест-Индии.

О-во Asiatic Petroleum имеет одноименные дочерние общества в Сирии, Малайских Штатах, Цейлоне, Сев. и Южн. Китае, Филиппинах, Сиаме, Стрейтс-Сетлементе и Турции.

Группе Royal Dutch Shell принадлежит значительное количество акций бывш. грозненских и бакинских предприятий.

Lubricants Products, Ltd. Основано в 1900 г., получило нынешнее наименование в 1921 г., распределяет смазочные масла на английском рынке, в качестве представителя Shell Marketing Co, Ltd. и Anglo-Mexican Petroleum Co, Ltd.

Капитал 500.000 ф. ст., из которых выпущено 10.992 (6%) преимущест. акции по 10 ф. ст. и 32.830 обыкн. акций по 10 ф. ст.

Адрес: 16, Finsbury Circus, London E. C. 2.

Директора: Sir H. W. Deterding; Sir A. H. Mac-Mahon.

Anglo-Mexican Petroleum Co, осн. в 1912 г. и в 1921 г. объединена с Shell Marketing Co через о-во Shell-Mex. Продажа смазочных масел выделена и вместе соответствующей организацией о-ва Shell Marketing Co передана о-ву Lubricants Products, Ltd.

ГРУППА СТАНДАРД-ОЙЛ

Anglo - American Oil Co; основано в 1888 г., является одним из крупнейших импортеров нефтепродуктов в Великобританию и Ирландию и главным распределителем в этих странах нефти и нефтепродуктов, производимых о-вом Стандарт Ойл оф Нью Джерси. Компании принадлежат следующие нефтеторговые о-ва, работающие на английском рынке: British-Mexican Petroleum Co, Ltd.; Irish-American Oil Co, Ltd; Glico Petroleum Co Ltd., а также заводы Valor Co в Бирмингеме, производящие нефтяные печи и горелки. Компании принадлежит более 700 нефтехранилищ, и вместе со своими дочерними компаниями она обладает 28 океанскими паливными судами, 14 береговыми судами, 1.782 железнодорожными цистернами, 82 лихтерами, 3.209 грузовиками.

Уставный капитал равняется 10 млн. ф. ст., из них 5 млн. преимущественных акций и 5 млн. обыкновенных акций по 1 ф. ст.

каждая; 4.142.313 обыкновенных акций выпущено и оплачено. Преимущественных акций выпущено не было, но есть $4\frac{1}{2}\%$ обязательства на сумму в 2 млн. долл., погашаемые 1 июля 1929 г., и $5\frac{1}{2}\%$ облигации на 3 млн. ф. ст., подлежащие погашению не позднее 15 июля 1937 г. Дивиденды: 1926 — 25%, 1927 г. — не было, 1928 г. — $7\frac{1}{2}\%$. Стоимость акций в 1927 г. — выш. 4 ф. ст., низш. 3 ф. ст. 14 ш. 1 п., в 1929 г. — около 3 ф. ст.

Адрес: 36, Queen Ann's Gate, London S. W. I.

Директора: F. E. Powell; J. Hamilton; W. W. Oswald; N. M. Smith.

British Mexican Petroleum Co. Основано в 1919 г., капитал 5 млн. ф. ст., из них выпущено акций А на 1.999.701 ф. ст. и В на 1 млн. ф. ст., С 1925 г. контролируется о-вом Anglo-American Co.

Компания перевозит, перерабатывает и импортирует нефтепродукты в Великобританию; компании принадлежит наливной флот и нефтяные инсталляции в важнейших портах.

Адрес: — 16, Charlesstreet, London, S. W. I.

Директора: Lord Inverforth; J. B. Morton.

Через своих директоров компания связана со следующими предприятиями: банки — Lloyds Bank; National Bank of Australasia; финансовые предприятия и страховые о-ва: English, Scottish, Colonial Investment Co; London and Provincial Marine and Generale Insurance Co; British Union Oil Co; Redline Motor Spirit Co.

Agwi Petroleum Corporation, Ltd. Основано в 1920 г., уставный капитал $1\frac{1}{2}$ млн. ф. ст., фактически выпущено акций — 1.027.000 по 1 ф. ст. каждая, и 5% облигаций на 300.000 ф. ст., с правом выкупа со стороны компании в любой момент через 6 месяцев по извещению держателей по 135% номинала и со стороны держателей через 5 лет после выпуска в свет (облигации выпущены в 1924 г.). Обладает складской емкостью в размере 105.000 тонн в Саусхемптоне. За год, кончая — 31/xii 1928 г., убыток в размере 158.087 ф. ст., суда от банков — 478.200 ф. ст.

Адрес: 66 — 68, Haymarket, London, S. W. I.

Директора: P. Hurl; W. Heard; A. von Hartz; T. R. Parker.

Glico Petroleum Co, Ltd. Основано в 1888 г., название компании присвоено в 1924 г. Контроль над компанией находится в руках о-ва Anglo-American Oil Co. Капитал 1.500 ф. ст., из которых выпущено 15.000 преимущ. 7% акций и 375.000 обыкновенных акций по 1 ф. ст. Дивиденд 1923 — 25 г.г. — $12\frac{1}{2}\%$; 1926 г. — $2\frac{1}{2}\%$ предварит., дальнейших сведений нет за переходом к о-ву Anglo-American.

Адрес: Alexandra House, Queen Square, W. C. I. London.

Директора: P. C. Tennant; F. S. Clark; J. B. K. Morton, T. Hornby.

Через своих директоров компания связана со следующими предприятиями: British Mexican Petroleum Co, L. and N. Coal Distillation Co, London and Prov. Marine and General Insurance Co, Ltd.; Chiciura Oilfields of Roumania, Ltd.; Phoenix Oil and Transport Co; Phoenix Oil Products, Ltd.; Roumanian Consolidated Oilfields, Ltd., и с 3 угольными компаниями.

Irish-American Oil Co. Основано в 1922 г. для распространения в Ирландском свободном государстве американских нефтепродуктов (группа Standard Oil), по существу представляет собою ирландское отделение о-ва Anglo-American Oil Co. Компания про-

дает американские осветительные масла, автомобильный и иной бензин, смазочные масла, мазут и дизельное топливо. Компании принадлежат инсталляции в портах Слого и Фойнес.

Капитал компании — 500.000 ф. ст., в том числе 250.000 7½% преимущ. акций и 250.000 обыкн. акций. Дивиденды: 1925 г. — 15%; 1926 г. — 15%; 1927 г. — 10%, 1928 г. — 00%, за вычетом налогов.

Адрес: 1 and 2, Upper O'Connell Street; Dublin.

Директора: W. Holliday, D. Dolan, Y. Hamilton, R. E. Palmur, W. Oswald, F. Powell.

Redline Motorspirit Co. Основано в 1914 г. для торговли нефтепродуктами, современное название усвоено в 1924 г., контроль компании находится в руках British-Mexican Petroleum Co. Капитал 500.000 ф. ст., из них выпущено 422.000 акций по 1 ф. ст.

Адрес: см. о-во British Mexican Petroleum Co, им же назначаются директора.

Vacuum Oil Co. Основано в 1901 г. с капиталом в 1,4 млн. ф. ст., как частное общество для продажи в Англии нефтепродуктов одноименного американского общества, принадлежащего к группе Стандард-Ойл.

Адрес: Saxton House, Tothill street, London S. W. I.

Директора: E. Lycett, W. Cross, C. Bedford, T. G. Crocket, H. Holliday; A. Z. Mc Coll, H. Z. Shuts; G. P. Whales.

Вне группы Англо-Персидской Компании, Шелл и Стандард (хотя и имея в некоторых случаях косвенную с ними связь) стоят ниже следующие общества.

Medway Oil and Storage Co. Основано в 1923 г., обладает заводом для переработки нефти и нефтехранилищами, имеет нефтеторговое предприятие Power Petroleum Co; капитал—3 6.000 ф. ст., из них 300.000 8% преимущ. акций по 1 ф. ст. и 107.5 0 обыкн. акций по 1 шилл. Одна из немногих более или менее влиятельных независимых компаний на английском рынке.

Адрес: Grain Halt, Isle of Grain, Kent.

Директора: C. F. de Ganahl; J. S. Hatfield; R. Pratt; F. C. Koch; C. de Ganahl.

London Oil Storage Co, см. London and Thames Haven Oil Wharves.

London and Thames Haven Oil Wharves. Основано в 1828 г., обладает 145 резервуарами емкостью в 1.070.000 тонн, имеет также 3 нефтеперерабатывающих завода. Этой компании принадлежит весь капитал London Oil Storage Co, Ltd. и пакет акций о-ва Compagnie Industrielle Maritime. Обладает нефтехранилищами в гаврском порту. Основная деятельность заключается в сдаче в аренду нефтехранилищ. Капитал—1 млн. ф. ст., выпущено 20.000 7% преимущ. и 725.000 обыкн. акций по 1 ф. ст. Дивиденд 1927 г.—10% и бонус 5%, 1928 г.—10% и бонус в 5%.

Адрес: 3, St. Helen's place, London. E. C. 3.

Директора: Lord Kilsant, A. Mc. Call, Viscount Durhurst. Лорд Кильсант одновременно является директором: 1) банков и различных предприятий—Midland Bank, Ltd; Bank of British West Africa, Ltd; 2) судоходных и железнодорожных обществ: Argentine Navigation Co; Coast Lines, Ltd. и 4 связ. с нею компаний; Elder, Dennister and Co.; Mass Steamship Co; Liverpool; Brazil and River Plate Steam Navigation Co; London Maritime Investment Co; Ocean Transport Co; Royal Mail Steam Packet Co и 5 связанных с ней компаний (в том

числе White Star Line); Union Castle Mail Steamship Co и двух связанных с ней компаний, Southern Ry Co и 4 других предприятия.

National Benzole Co, Ltd. Основано в 1919 г. для ввоза и выработки бензола, нефти и нефтепродуктов. Компания имеет нефтехранилища и склады в различных районах Соед. Королевства; капитал—500.000 ф. ст., из которых выпущено 429.545 акций преимущественно 7½% акций.

Директора: S. Henshaw, A. Read, E. Barnes, C. Bird, J. Forgil, W. Haun, G. Hebden, N. Holden, W. Johnson, R. McConan, W. Newton-Drew, Y. Olliser, Sir R. Pease, D. Turner, T. Ridley, S. Sadler, A. Westlake.

Через своих директоров компания связана с рядом угольных предприятий: Star Patent Fuel Co; Powell Duffryn Steam Coal Co; Société Charbonnière des Charentes; Dorman, Long and Co; химической и горнозаводской промышленности—около 15 предприятий; один из директоров (H. Olliver) член федерации британской промышленности.

United Lubricants, Ltd. Основано в 1924 г. с капиталом в 120.000 ф. ст., из которых 100.000 8% преимущественно акций и 400.000 обыкновенных по 1 шилл. Производит смазочные масла.

Адрес: 618, Old Ford Rd E. 3, London.

Директора: Sir W. S. Henry, H. Marks, A. Broomhall, R. Y. Stringer. Председатель правления Сэр У. Генри входит в правление 30 компаний олова и каучука. Связано с United Premier and Oil Lubricants Co и с London Lubricants, Ltd. (последнее входит в данное предприятие в качестве составной части).

Silvertown Lubricants, Ltd. Основано в 1913 г. для производства смазочных масел, с капиталом в 150.000 ф. ст., из которых выпущено 116.000 ф. ст. по 1 ф. ст.

Адрес: Norway House, Cockspur street, S. W. 1.

Директора: G. B. Cott, A. Stephens, O. Y. P. Wray.

Record Oil and Gresse Co. Основано в 1920 г. для торговли нефтепродуктами и смазочными маслами и для их выработки с капиталом в 10.000 ф. ст., из которых выпущено 7.001 акция по 1 ф. ст. Обслуживает манчестерскую промышленность.

Адрес: Ellesmere street-Failsworth, Manchester.

Директора: A. Mallinson, I. Allott, B. Vivante, R. Stringer.

Pilot Trading Co. Основано в 1910 г. для торговли нефтепродуктами, с капиталом в 25 тыс. ф. ст.

Адрес: 1, Great Winchesterstreet, E. C. 2, London.

Директора: S. P. Cassy, A. H. Miller.

Lubricating and Fuel Oils, Ltd. Основано в 1906 г. для импорта и торговли нефтяными маслами, с капиталом в 350.000 ф. ст., из которых выпущено на 150.000 ф. ст. обыкновенных акций.

Адрес: 3, London Wall Blagus, London. E. C. 2.

Директора: J. André, C. Good, G. Nobel, G. R. Nutty, A. Y. Smellie, H. E. Watson. Связана с группой Нобеля и отсюда с группой Стандарт; Нобель является директором: London and Eastern Trade Bank; Indo-Persian Trading Corporation; Société d'Armements d'Industrie et du Commerce.

Meade-King, Robinson and Co, Ltd. Основано в 1917 г. для торговли и импорта нефтепродуктов, с капиталом в 100.000 ф. ст., как частное акционерное общество, связано с Lubricating and Fuel Oils.

Адрес: 501, Tower Bldg, Liverpool.

Директора: W. Smellie, A. Robinson, A. Y. Smellie.

Ace of Spades Petroleum Co. Основано в 1927 г. для торговли и импорта нефтепродуктов, как частное акц. о-во, с капиталом в 5.000 ф. ст., состоящим из 100.000 акций по 1 шилл.

Адрес: 47, Victoria street, S. W. I.

Директора: G. B. Herser, G. W. Hersby, R. Blomfield.

Albion Oil and Petrol Co. Основано в 1924 г. для торговли и импорта нефтепродуктов, как частное акц. о-во, с капиталом в 5.000 ф. ст.

Адрес: Craven House, 121, Kingsway, W. C. 2 London.

Директора: H. C. Bound; H. W. Parks.

Alfred Olsen and Co (London), Ltd. Основано в 1916 г. для перевозки, торговли и переработки нефти, с капиталом в 20.000 ф. ст., из которых оплачено 10.000 ф. ст.

Адрес: 135, Tenchurch street, E. C. 3.

Директора: A. G. Krenchel, A. Olsen.

Liberty Oils Ltd. Основано в 1922 г. для торговли и выработки нефтепродуктов, с капиталом в 5.500 ф. ст., как частное акц. о-во. Завод в Ньюкастле.

Адрес: 541—547, Old Ford Road, London, E. C. 3.

Директора: J. H. Barlow, R. W. Lewis, H. B. Household.

British Oil Shipping Co. Основано в 1927 г., с капиталом в 250.000 ф. ст. для приобретения у European Shipping Co наливного флота с тоннажем в 24.650 тонн; заказано 2 новых танкера. Дивиденд—10% (за вычетом налогов) в 1928 г. Цена акций (1928 г.) 23 шилл.

Адрес: 48, Fenchurch street, London E. C. 3.

Директора: Sir F. Mills, A. A. Rapp, W. Walker. Компания связана с финансовыми предприятиями—Selekted Investment Trust, Ltd.; горнозаводскими предприятиями—American Chemical and Metallurgical Corp.; Bolivar Venezuela Gold Mines; European and North African Dunes Co; Lancaster Steam Coal Co; Lydenburg Platinum Areas Co и с 3 мелкими английскими угольными компаниями. Из нефтяных компаний связано с о-вом United Oil Importers Co.

Henzell Oil Co. Основано в 1919 г. для приобретения предприятия по переработке и импорту нефти, с капиталом в 75 тыс. ф. ст., из которых выпущено 60.000 акций по 1 ф. ст. Импортирует нефтепродукты в Ньюкастль.

Адрес: Forth Banks, Newcastle.

Директора: C. Henzell, H. P. Henzell, H. P. Smith, R. Henzell.

Henry Wells Oil Co, Ltd. Основано в 1926 г., с капиталом в 10.000 ф. ст., вырабатывает смазочные масла.

Адрес: Imperial Oil Works, Saltord, Lancashire.

Директора: H. M. Wolls, W. Pricothall, B. D. Martin.

Sinclair Union Petroleum Co. Основано в 1923 г. для продажи в Англии нефтепродуктов, вырабатываемых американской компанией Sinclair Refining Co. Капитал—50.000 ф. ст., из которых выпущено 3.000 акций по 1 ф. ст.

Адрес: 33—36, King William street, London, E. C. 4.

Директора: L. V. Stanford, C. S. Adams, M. R. Gress, T. Bead, Y. K. Simpson.

Dominion Motor Spirit Co. Основано в 1923 г. для операций по экспорту и импорту нефти, с капиталом в 5.000 ф. ст.

Адрес: 34, Bishopsgate, E. C. 2. London.

Директора: A. V. Sale, H. S. Pennington; F. M. Jones, G. M. Greaves, G. S. Owen; связано с о-вом Sealand Petroleum Co.

Russian Oil Products. Имеет от Нефтесиндиката СССР монопольное право по продаже советских нефтепродуктов на английском рынке.

Адрес: 153, Moorgate, London, E. C. 2.

Директора: Р. Н. Фридман, Л. Б. Рабинович, Я. А. Гибянский, И. Сундуков, Р. Г. Тер-Акопов.

ГЕРМАНИЯ

ОБЩИЙ ОЧЕРК НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

Из 62,4 млн. населения Германии по переписи 1925 г. в сельском хозяйстве было занято 14,4 млн., или 23%, в промышленности же и ремеслах — 25,8 млн., или 41,3%. Отношение промышленного населения к сельскому показывает, что Германия является высоко-индустриальной страной с развитым сельским хозяйством. Со времени заключения перемирия германское народное хозяйство испытало чрезвычайно сильные потрясения, с которыми не могут идти в сравнение потрясения народного хозяйства большинства других государств, участвовавших в войне. Уже первый послевоенный год — 1919 г. — ознаменовался острым кризисом, вызванным крайним обнищанием населения за время войны, которую Германия провела в почти полной хозяйственной изоляции. Острота кризиса, разразившегося в Германии непосредственно после войны, ослабила отражение на германском хозяйстве мирового кризиса 1921 г. В Германии в 1921-1922 г.г. имело место заметное повышение промышленной деятельности и уменьшение пассивности торгового баланса. Все состояние германского хозяйства в этот период характеризовалось очень напряженной активностью в обстановке инфляции и в условиях огромных выплат по репарационным обязательствам. К началу 1923 г. Германией было выплачено около 8 миллиардов золотых марок. Отказ от выплаты дальнейших репараций привел в начале 1923 г. к оккупации Францией Рурской области. После этого произошло полное обесценение марки, и германское хозяйство оказалось в таком положении, в каком не было в самые тяжелые годы послевоенной разрухи. Новая фаза развития германского хозяйства начинается со второй половины 1924 г., когда по соглашению держав, главным образом, Соед. Штатов и Англии, был принят план Дауэса. Усиленный приток иностранного капитала в последние годы определил высокую конъюнктуру в германском хозяйстве, которая держалась (с начала 1926 г. с некоторыми колебаниями) до половины 1928 г., когда обнаружилось начало плавного снижения конъюнктуры.

Важнейший структурный сдвиг в германском народном хозяйстве за послевоенные годы заключается в стремительном подъеме химической промышленности. Трестированный химический капитал оттесняет горно-металлургический капитал, несмотря на абсолютное усиление последнего, и претендует на роль стового хребта германского капитализма.

До последнего времени было налицо беспорное оживление хозяйства и значительное увеличение физического объема производства. Однако, легко усмотреть, что план Дауэса, как план превращения Германии в гигантскую индустриальную колонию англо-американского капитала, содержит неустрашимое внутреннее противоречие, ибо такая колония неминуемо явится серьезным конкурентом на мировых рынках для промышленности тех стран, откуда так щедро притек капитал в Германию. Поэтому принципы, на которых развивалось германское народное хозяйство за последние годы, связаны с очень большой опасностью. До сих пор необходимые для репарационных платежей Германия оплачивала на мировом рынке капитала

Основные показатели германского народного хозяйства

	1913 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Добыча угля (тыс. тонн):							
Каменный уголь	190.109	62.316	118.769	132.622	145.296	153.599	150.861
Бурый уголь	87.233	118.785	124.637	139.725	139.151	130.504	165.388
Выплавка чугуна (тыс. тонн)	19.312	4.941	7.833	10.089	9.636	13.103	11.804
Производство стали (тыс. тонн)	18.484	6.208	9.703	12.051	12.226	16.123	14.476
Судостроение: спущено на воду (тыс. тонн)	465	—	175	406	181	290	376
Добыча жел. руды (тыс. тонн)	35.941	5.118	4.457	5.921	4.793	6.626	6.475
Ввоз (в млн. марок).							
1. Жив. животные	290	—	92	122	120	171	145
2. Пищ. продукты	2.808	—	2.676	4.032	3.571	4.326	4.203
3. Сырье	6.280	—	4.585	6.212	4.948	7.192	7.244
4. Готов. изделия	1.392	—	1.781	2.005	1.363	2.539	2.459
Общий ввоз	10.770	—	10.134	12.362	10.001	14.228	14.051
Вывоз (в млн. марок).							
1. Жив. животные	7	—	13	22	24	29	19
2. Пищ. продукты	1.070	—	419	520	504	441	631
3. Сырье и полуфабрикаты	2.272	—	907	1.996	2.732	2.608	2.704
4. Готов. изделия	6.746	—	5.191	6.753	7.154	7.724	8.702
Общий вывоз	10.097	—	6.530	9.291	10.415	10.802	12.056
Оборот внешней торговли	20.867	—	16.664	21.652	20.416	25.029	26.107
Индекс цен. (Стат. Рейхсамт)	100	—	137	142	134	138	140
Прожит. индекс	100	37.651	127,6	139,8	141,2	147,6	151,7
Число хлоп.-бум. веретен (в 1000)	11.186	—	—	9.500	10.489	10.800	11.153
Ж.-д. перев. (млн. тонн/к/км)	67.136	—	—	—	64.783	72.614	73.180

почти ростовщическим процентом, равно как и капитал, потребный ей для рационализации. Внутреннее капиталонакопление все еще недостаточно, несмотря на высокую конъюнктуру. В случае ухудшения конъюнктуры расширенный производственный аппарат не сможет быть полностью использован, и капиталонакопление понизится. Германское хозяйство ищет выхода в двух направлениях. Во первых, капиталистические круги стремятся к пересмотру плана Дауэса. Во вторых, они выдвинули лозунг ослабления зависимости от иностранного рынка капиталов и форсирования внутреннего капиталонакопления, путем дальнейшей рационализации и усиления эксплуатации рабочего класса. Но, несмотря на наличие указанного внутреннего противоречия во всей системе дауэсизации и в принципах развития германского хозяйства за последние годы, Германии удалось достигнуть уменьшения пассивности торгового баланса.

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТА

Высокая конъюнктура последних лет создала особенно благоприятные условия для быстрого развития автотранспорта, причем для ближайших лет дальнейшее интенсивное развитие автотранспорта представляется обеспеченным, независимо от второстепенных колебаний конъюнктуры. Летом 1928 г. отсутствие связи между расширением потребления бензина и общехозяйственной конъюнктурой было подчеркнуто Германским институтом конъюнктурных исследований.

По данным германского статистического ведомства, состояние автотранспорта в Германии на первое июля 1925-1928 гг. характеризуется таблицами на стр. 125 и 126.

Приблизительные нормы потребления горючего автомобилями характеризуются нижеследующими цифрами:

	Средняя мощность в лош. сил.	Потребл. горючего в литр. на 100 км.	Суточн. проба, в км.	Количество рабочих дней в году
Мотоциклы	2	5	15	250
Автомобили	8	15	40	250
Грузовики	20	30	60	260

Ниже приведен расчет количества автомобильного горючего всех видов, потребленного автотранспортом в Германии в 1928 г., независимо от вида горючего.

1) Мотоциклы. Годовой пробег на одну машину:

$$15 \text{ км.} \times 250 \text{ дней} = 3.750 \text{ км.}$$

Годовой расход горючего на одну машину:

$$\frac{5 \text{ л} \times 3.750 \text{ км.}}{100} = 187 \text{ литр. или } 146 \text{ кг.}$$

Общий расход горючего:

$$146 \text{ кг.} \times 438.288 = 63.990 \text{ тонн.}$$

- 2) Легковые автомобили. Годовой пробег на одну машину:
 $40 \text{ км} \times 250 \text{ дней} = 10.000 \text{ км.}$

Годовой расход горючего на одну машину:

$$\frac{15 \text{ л} \times 10.000 \text{ км}}{100} = 1.500 \text{ литр. или } 1.170 \text{ клг.}$$

Общий расход горючего:

$$1.170 \text{ клг.} \times 351.380 = 411.115 \text{ тонн.}$$

- 3) Грузовики: Годовой пробег на одну машину:

$$60 \text{ км} \times 260 = 15.600 \text{ км.}$$

Годовой расход горючего на одну машину:

$$\frac{30 \text{ л} \times 15.600 \text{ км.}}{100} = 4.680 \text{ литр. или } 3.650 \text{ клг.}$$

Общий расход горючего: $3.650 \text{ клг.} \times 121.765 = 444.442 \text{ тонн.}$

Итого потреблено автотранспортом в 1928 г. 919.547 тонн
 1% утечки 9.196 " "
 Итого 928.743 " "

Наличие автомобилей в больших городах Германии на 1 июля 1928 г.

Города	Мотоциклы	Пассаж. автомоб. и омнибусы	Отдельно автобусы	Грузовики	Всего
Берлин	27.605	36.215	733	12.120	77.689
Гамбург	6.811	9.703	179	3.829	20.787
Кельн	4.134	7.843	144	3.385	15.525
Лейпциг	4.954	5.907	66	2.329	13.408
Мюнхен	9.258	7.362	85	3.092	19.933
Дрезден	5.166	6.984	586	3.114	15.532
Бреславль	4.303	5.678	52	1.578	11.671
Франк. н/Майне	4.589	5.955	89	2.149	12.797
Эссен	1.171	2.378	26	939	4.543
Дюссельдорф	2.075	4.060	50	2.777	8.970
Ганновер	3.652	3.857	69	1.232	8.870
Нюрнберг	4.599	3.662	72	1.304	9.651
Штуттгарт	3.314	5.240	40	2.058	10.706
Хемниц	3.552	3.851	20	1.537	9.035
Дортмунд	1.355	1.925	21	1.164	4.522
Магдебург	1.980	2.375	17	1.002	5.452
Бремен	1.943	2.803	52	1.057	5.955
Кенигсберг	1.201	1.985	34	669	3.936
Дуисбург	845	1.296	16	716	2.888
Штеттин	1.085	1.419	6	639	3.199
Мангейм	1.874	2.478	13	893	5.320
Карлсруэ	1.409	1.505	16	546	3.520

Германский автотранспорт по состоянию на 1 июля 1925-1928 г.г.

Вид автомобиля	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Мотоциклы:				
До 1,5 л. с.	88.470	141.133	177.113	--
От 1,5 до 3 л. с.	63.948	86.358	109.365	--
Свыше 3 л. с.	9.090	8.920	8.708	--
Малые мотоциклы	—	26.934	44.040	103.974
Итого	161.508	263.345	339.226	438.288
Легковые автомобили:				
До 6 л. с.	61.021	70.514	122.731	--
От 6 до 10 л. с.	63.415	73.020	82.169	--
" 10 " 14 " "	24.560	27.217	33.393	--
" 14 " 18 " "	14.075	14.983	16.112	--
Свыше 18 л. с.	8.374	6.667	6.737	--
Пассажирские автобусы	3.220	5.086	6.632	--
Итого	174.665	206.487	267.774	351.380
Грузовики:				
Весом до 1.000 клг.	8.486	9.736	12.834	15.971
От 1.000 до 2.000 клг.	17.900	23.472	30.964	43.539
" 2.000 " 3.000 "	8.625	9.506	10.101	13.435
" 3.000 " 4.000 "	19.649	20.010	19.029	18.305
Свыше 4.000 клг.	25.703	27.305	28.041	30.515
Итого	80.363	90.029	100.969	121.765
Тракторы-грузовозы	7.731	10.263	13.706	19.007
Пожарные машины и машины для очистки улиц	1.532	1.769	2.260	2.872
Всего	425.790	571.893	723.935	933.312
В том числе:				
Мотоциклов	161.508	263.345	339.226	438.288
Легковых и автобусов	174.665	206.487	267.774	351.380
Грузовых	80.363	90.029	100.969	121.765

Потребление смазочных масел автотранспортом может быть исчислено следующим образом: расход смазки составляет по отношению к расходу горючего для легковых автомобилей — 7%, для грузовых — 6%, для мотоциклов — 5%. Исходя из этих норм и из определенных выше цифр расхода горючего, определяем потребление смазочных масел автотранспортом в 1927 г. в следующем размере (в тоннах): мотоциклы — 2.476, легковые автомобили — 18.798, грузовые — 25.798, итого — 47.072.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Автомобильная промышленность в 1928 г. пережила огромный подъем. Сбыт автомобилей возрос по сравнению с 1927 г. почти на 40%. Насыщение рынка идет более всего за счет 8-цилиндровых машин, сбыт которых возрос на 70%, а также малосильных машин. Сбыт грузовых автомобилей возрос на 45%, опять-таки за счет маломощных машин. Колоссальный рост обнаружили в 1928 г. продукция и сбыт мотоциклов. Такое развитие объясняется, с одной стороны, крупными конструктивными усовершенствованиями, а с другой — тем, что с 1/iv 1928 г. освобождены от обложения мотоциклы с емкостью цилиндров ниже 200 куб. см. Расчет автомобильной „плотности“ (с учетом только легковых и грузовых машин) показывает, что в 1927 г. одна машина приходилась в среднем на 170 жителей, в середине же 1928 г. — только на 135 жителей.

Производство автомобилей в Германии за период 1926-1928 г.г. характеризуется таблицей на стр. 128. По американским данным (Commerce Reports, 1/vii, 1929 г.) продукция автомобилей в Германии в 1928 г. выразилась в 89.950 штук, увеличившись на 25% по сравнению с 1927 г. На первом месте по количеству выпускаемых легковых автомобилей стоят заводы „Опель“ (24.000); следующие за ними места занимают: „Адлер“ (8.000), „Бреннбор“ (5.000), „Даймлер-Бенц“ (5.000), „Ганомаг“ (5.000), „Н. С. У. Дикси“ (5.000), „Хорх“ (3.000), „Ауди“ (2.000), „Н. А. Г.“ (2.000). По количеству выпускаемых грузовиков и автобусов на первом месте стоят заводы „Даймлер-Бенц“ (8.000), затем идут „Бюссинг“ (4.000), „Опель“ (4.000), „Крупп“ (3.000), „М. А. Н.“ (2.000). Четырехцилиндровые автомобили составляют около 50% всей продукции, 6-тицилиндровые — около 22%, 8-мицилиндровые около — 17%, и 2-хцилиндровые — около 10%. Из выпускаемых грузовиков около 60% имеют грузоподъемность ниже 1½ тонны, остальные 40% распределяются приблизительно поровну между машинами с грузоподъемностью 1½ — 3 тонн и свыше 3 тонн.

Продажа в кредит на автомобильном рынке

Германская автомобильная промышленность считает, что проблема удешевления продукции будет разрешена лишь после того, как широкое предоставление кредита покупателям автомобилей привлечет массового потребителя и позволит строить дешевые автомобили. Предоставление кредита стало необходимостью для германских автомобильных фирм после того, как на германском рынке появились американские автомобильные предприятия, открывшие широкий кредит по образцу американского. Расширение продаж в кредит американскими фирмами вызвало уже в 1925 г. опасение за сбыт автомобилей германского производства. В связи с этим ряд германских заводов заключил договор с американской фирмой „Amstea Corporation for Steel Engineering and Automotive Products G. m. b. H., Berlin“, по которому названная фирма выплачивала заводам наличными 90% стои-

мости автомобиля, получая от покупателя полную цену на условиях: уплаты 25% наличными и остальных 75% — в 12 месячных сроков. Кредитование покупателя широко распространилось на германском автомобильном рынке в последнее время. Этому рода финансированием занимаются нижеследующие фирмы:

Deutsche Automobil-Bank A. G., Berlin; Allgemeine Kredit A. G., Berlin; Allgemeine Motorenkreditanstalt, Berlin; Anstalt für Verkehrsmittel A. G., Berlin; Motor A. G. für Kraft und Verkehrswesen, A. G., Berlin; Commercial Investment Trust A. G., Berlin; Industrielle Garantie A. G. Berlin. (Industrial Garanty Corp., Genf).

Производство автомобилей в Германии

Продукция	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Стоимость общей продукции в млн. мк.	466	863	1.050
Всего автодвигателей	100.244	209.462	290.200
В том числе:			
Автомобилей	51.302	125.206	150.200
Мотоциклов	48.942	84.256	140.000
В том числе:			
Легков. автомоб.	35.718	91.170	108.000
Грузовиков	8.590	22.000	27.000
Автобусов	1.185	1.687	2.200
Автом. спец. назн.	5.809	10.849	13.000
Крупные мотоциклы	45.550	72.543	85.000
Мелкие " 	3.892	11.713	55.000

Некоторые из этих фирм в состоянии финансировать реализацию на сумму от 20 до 30 млн. мк. в год. Условия предоставления кредита различные. Наиболее распространена следующая схема: покупатель получает от финансирующего предприятия ссуду, которую он, в зависимости от условий, выплачивает в 3, 6, 9, 12 и даже 18 месяцев, с начислением соответствующих процентов. Наиболее длительная рассрочка предоставляется преимущественно при покупке автомобилей для деловых целей. Финансирующие предприятия обычно требуют, чтобы автомобиль был застрахован покупателем как „каско“, так и от судебного ареста. Сумма страховой премии большей частью включается в ссуду, которая, таким образом, состоит из 75% покупной цены, страховой премии и процентов. При 12-месячном кредите размер процента составляет 8-9%, при 18-месячном кредите 12-13%. Некоторые предприятия варьируют стоимость кредита в зависимости от кредитоспособности покупателя. Кредит предоставляется лишь

после тщательной проверки кредитоспособности как продавца, так и покупателя. Автомобиль остается собственностью финансирующего предприятия, пока все выставленные векселя, жирированные продавцом и акцептованные покупателем, не будут полностью оплачены. По приблизительному подсчету, количество автомобилей, купленных в рассрочку в 1926 г., составило около 40% всех купленных в этом году автомобилей.

СОСТОЯНИЕ АВИАЦИИ

По договору с союзными державами от 21 мая 1926 г. авиостроительство и авиосообщение в Германии в значительной мере освобождены от тех стеснений и ограничений, которые были предусмотрены версальским миром. Это позволило Германии занять одно из первых мест в мире по технике авиостроения и авиосообщения.

Главными пассажирскими линиями в Германии являются нижеследующие; Берлин—Мюнхен, Берлин—Кенигсберг, Берлин—Карлсруэ. Берлин—Кельн, Дрезден—Мальме, Штетин—Стокгольм.

Главную роль в гражданской авиации играет Deutsche Luft-Hansa A. G. Деятельность „Луфт-Ганзы“ за последние два года характеризуется следующими цифрами:

	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Покрыто километров (тыс. клм.)	6.141.479	9.208.027	10.217.528
Общая длина линий (ккм.)	20.408	20.490	...
Число аэродромов	72	92	...
Перевезено пассажиров	56.188	102.608	111.115
Перевезено грузов (тонн)	259,5	641,2	...
Перевезено багажа „	886,0	821,9	868,5
„ почтовых отправл. (тонн)	302,0	479,8	...

В 1926 г. „Луфт-Ганза“ располагала 120 аэропланами для 5—12 пассажиров каждый. „Луфт-Ганза“ контролируется авиационным заводом Юнкерс (центр германского авиостроения) в Дессау, работая под контролем министерства путей сообщения.

К концу 1927 г. число аэропланов о-ва „Луфт-Ганза“ возросло до 140, в том числе 44 крупных. Большое значение имеет введение в 1927 г. международных накладных для перевозимых по воздуху грузов, а также достигнутое соглашение с управлением германских ж. д. о комбинированном авио-железнодорожном сообщении. В 1928 г. „Луфт-Ганза“ намерена обратить особое внимание на развитие ночных рейсов. Большое значение придается опытам по применению воздушного охлаждения мотора.

„Луфт-Ганза“ расходует в год около 11—13 тыс. тонн бензина. Применение управляемых аппаратов легче воздуха (дирижаблей) все еще находится в зачаточном состоянии, и потребление бензина для этих целей выражается ничтожными количествами. В научно-технических кругах придают большое значение опытам по сжиганию газообразного топлива (Blaugas) в моторах дирижаблей. На этом именно топливе в октябре 1928 г. совершил цеппелин под управлением Эккенера перелет из Германии в Соед. Штаты и обратно.

МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Состояние внутреннего водного транспорта в 1926 г. характеризуется нижеследующей таблицей:

Район	Число судов	Грузоподъемность (в тоннах)
Вост.-Прусские водные пути	851	138.877
Бассейн реки Одера	3.006	948.172
Померанские прибрежные воды	470	100.497
Прибрежные воды Мекленбурга и Шлезвиг-Гольштинии	214	21.957
Водные пути Бранденбурга	3.236	763.234
Бассейн реки Эльбы	9.413	1.885.674
„ „ Везер	951	296.265
Северо-западные каналы	1.434	404.176
Водные пути Рейнской провинции	3.533	2.273.420
Боденское озеро	44	3.143
Бассейн Дуная	264	148.122

Внутренний водный транспорт, за исключением небольшой теплоходной его части (см. ниже), работает на угле. В 1928 г. по внутренним водным путям Германии перевезено 107.559.000 тонн грузов против 111.447.000 тонн в 1927 г.

Морской тоннаж Германии, по данным Ллойда, характеризуется нижеследующими цифрами:

Тоннаж в тысячах регистровых тонн бругто

Годы (на 1 июля)	Парусных судов	Всего пароходов	В т. ч. с нефтяным отоплением	Моторные и парусные суда с дополн. мотором	Всех судов
1914	325	5.135	—	—	5.460
1922	102	1.786	—	—	1.888
1924	81	2.721	252	152	2.954
1925	67	2.731	281	276	3.074
1926	49	2.737	286	325	3.111
1927	43	2.965	364	355	3.363
1928	39	3.260	444	478	3.777
1929	35	3.468	561	590	4.093

В 1928 г. германский торговый флот насчитывал всего 84 крупных теплохода, с общим тоннажем в 438.593 рег. брутто тонн. В этот подсчет входят также новейшие суда пароводных линий Гамбург-Америка, Норд-Дейтшер Ллойд, Гамбург - Южная Америка, Гуго Стиннес и др.

Кроме того, германский торговый флот насчитывает, согласно регистру германского Ллойда, 60 теплоходов меньшего тоннажа для каботажного и речного плавания. Общий тоннаж этих судов составляет приблизительно 20—25.000 тонн. Кроме того, имеются парусные суда, снабженные моторами и совершающие также каботажные рейсы. Общий тоннаж их исчисляется приблизительно в 25.000 тонн. 48 пароводов морского плавания отапливаются мазутом. Общий тоннаж этих 48 судов (среди них много крупных) равен 475.900 рег. брутто-тонн.

Германский речной флот значительно устарел, но в последнее время модернизируется, и около 80% всех построенных в 1927 году судов внутреннего речного флота составляют теплоходы. Помимо вышеупомянутых 60 теплоходов каботажного и речного плавания, имеется множество небольших баркасов, шхун, и крупных моторных лодок, потребляющих нефтетопливо и рейсирующих по внутренним водным путям. Эти небольшие суда не зарегистрированы в Германском Ллоиде, и тоннаж их может быть определен в 10—15.000 тонн.

Таким образом, общий тоннаж всех потребляющих нефтетопливо пароводов и теплоходов морского плавания определяется около 940.000 тонн, тоннаж теплоходов речного плавания—около 35.000 тонн.

Для исчисления приблизительных размеров потребления нефтетоплива водным транспортом следует исходить из следующих коэффициентов: потребление мазута в год выражается приблизительно в 1½ тонны на каждую рег. брутто-тонну водоизмещения судна; потребление дизельного топлива для судовых моторов—400 кг. на каждую рег. брутто-тонну водоизмещения судна в год (конечно, при условии непрерывных рейсов и минимального простоя).

Судоходная компания „Атлантик“ в Гамбурге исчисляет потребление дизельного топлива судовыми моторами другим путем, оценивая его приблизительно в 200 граммов на каждую силу мощности мотора в час.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Состояние и работа железнодорожного транспорта Германии за последние годы характеризуется нижеследующей таблицей

	1913 г. 1)	1927 г.	1928 г.
Длина ж.-д. сети в тыс. км.	58,6	53,6	53,8
Число локомотивов (тыс.)	29,1	24,9	24,5
Вагонов пассажирских (тыс.)	65,2	63,0	64,4
" товарных	687,4	693,3	693,6
Перевезено пассажиров (млрд.)	1,7	1,9	2,0
Перевезено грузов (млн. тонн)	525	489	481
Перевезено пассажиро-километров (млрд.)	40,5	45,6	47,7
Перевезено тонно-км. (млрд)	67,1	72,6	73,2

1) 1913 г.—в старых границах.

Двигатели внутреннего сгорания в германском сельском хозяйстве

Область	Машин, работающих щел на легком горючем		Машин, работающих щел на тяжелом горючем		Автомобили		Тракторы-гайдачи	
	Число машин	Количе- ство л. с.	Число машин	Количе- ство л. с.	Число машин	Количе- ство л. с.	Число машин	Количе- ство л. с.
Вся Германия	37.525	223.745	4.816	51.760	4.453	120.000	1.539	47.105
Вост. Пруссия	2.839	23.712	706	9.065	213	5.216	75	2.185
Берлин	35	186	2	9	398	10.997	181	5.882
Бранденбург	1.905	15.215	184	2.815	448	14.326	186	6.451
Померания	793	8.952	174	3.348	48	1.251	40	1.301
Познань—Зап. Пруссия	200	1.818	26	492	270	7.451	120	4.096
Ниж. Силезия	701	6.778	105	1.940	47	1.137	24	697
Верхн. Силезия	295	2.080	26	396	47	1.137	24	697
Саксонская провинция	2.273	15.953	274	3.290	389	12.062	170	6.284
Шлезвиг-Гольштейния	825	5.876	473	4.897	180	4.460	29	673
Ганновер	2.482	18.511	412	4.592	257	6.496	47	1.086
Вестфалия	1.841	12.981	261	2.609	95	1.971	19	423
Гессен-Нассау	716	3.850	61	271	59	1.450	37	999
Рейнская область	1.683	9.784	116	1.276	346	7.578	116	2.540
Голландия	107	465	8	63	10	66	2	9
Итого Пруссия	16.720	126.175	2.798	35.063	2.760	74.461	1.072	32.939
Тюрингия	506	3.112	101	904	1.330	3.236	21	719
Бавария	15.367	61.925	1.119	6.708	.	.	.	.
Саксония	464	5.452	109	1.732	.	.	.	.
Вюртемберг	1.902	7.431	160	1.012	.	.	.	.
Мекленбург	1.345	10.774	226	2.969	.	.	.	.

Германский ж.-д. транспорт работает исключительно на угольном топливе. Потребление смазочных масел германскими ж. д. определяется около 18 тыс. тонн в год. Из этого количества около 50% покрывается круглый год смазочными материалами германской продукции, а остальные 50% — летом преимущественно германской, а зимою — иностранной продукцией, в виду высокого застывания германской смазки.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, КАК ПОТРЕБИТЕЛЬ НЕФТЕПРОДУКТОВ

В германском сельском хозяйстве в качестве стационарных двигателей главную роль играют электромоторы. Среди прочих двигателей наибольшую роль по общей мощности, а тем более по числу их играют машины, работающие на легком горючем. Автомобили пока находят применение лишь в небольшом числе хозяйств. Что касается грузовозов-тягачей, то они в мелких хозяйствах встречаются очень редко, в крупных хозяйствах площадью в 100—200 гект. — в 9% хозяйств, и в хозяйствах с площадью свыше 200 гект. — в 15% хозяйств.

Общее число моторных плугов в германском сельском хозяйстве, по данным 1925 г., составляло 7.227. Из с.-х. двигателей наибольший процент падает на машины, работающие на легком горючем, со средней мощностью около 8 л. с.

Число грузовозов-тягачей в германском сельском хозяйстве, по данным 1925 г., составляло 1.539 с общей мощностью 47.105 л. с.

Число автомобилей в германском сельском хозяйстве, по данным 1925 г., составляло 4.453, со средней мощностью около 30 л. с.

БАНКИ И КРЕДИТНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

До войны главными финансирующими нефтепромышленность институтами были „Дейче Банк“ и „Дисконто Гезельшафт“, которые распространяли свое влияние и непосредственный контроль на два крупнейших национальных германских нефтяных концерна — ДПАГ и ДЕА, участвовавших в румынской и польской нефтепромышленности и соперничавших между собою. Соперничество этих концернов и стоявших за ними банков ослабело после войны, когда они превратились в импортеров без собственной производственной базы. Впоследствии ДПАГ и ДЕА заключили между собою соглашение и в 1925 г. объединили свои нефтяные интересы в ДПАГ. Таким образом, соперничество банков окончательно прекратилось, так как контроль над ДПАГ в настоящее время осуществляется совместно обоими банками.

Меньшим влиянием в германской нефтепромышленности пользуется банк „Berliner Handelsgesellschaft“, который также представлен в наблюдательном совете ДПАГ. Четвертый крупный германский банк — „Darmstädter u. Nationalbank“, напротив, после войны при содействии стиннесовского концерна значительно расширил сферу своих нефтяных интересов. В настоящее время этот банк представлен в наблюдательном совете как ДПАГ, так и о-ва „Рютгерс“.

В значительно меньшей степени связаны с нефтепромышленностью в Германии следующие банки:

„Kommerz u. Privatbank“	ДПАГ
„Dresdener Bank“	ДПАГ и ДЕА
„Hardy u. Co“	ДПАГ и ДЕА
„Bleichröder“	

Финансовые операции мировых нефтяных концернов осуществляются ими в Германии через посредство вышеназванных четырех главных германских банков. Филиалы группы „Шелл“ финансируются преимущественно через „Deutsche Bank“ и Государственный банк, но прибегают иногда и к меньшим банкирским конторам, как, например, „Delbrück, Schickler и Co“, „Schaafhauser Bankverein“ и др. Филиалы группы „Стандарт“ производят свои финансовые операции при посредстве банкирского дома М. М. Варбург в Гамбурге, связанного в свою очередь с банком Моргана в Нью-Йорке.

Персональные связи между отдельными германскими банками и германскими нефтяными концернами освещены ниже в характеристиках фирм.

Наиболее распространенной формой финансирования крупнейших нефтяных сделок является рембурсный кредит. Товарное ломбардирование почти не встречается применения; наоборот, девизные и вексельные операции широко распространены. Покупательский кредит осуществляется самими нефтяными фирмами, которые обычно предоставляют своим покупателям кредит на срок от 1 до 3 месяцев. При крупных сделках срок этот иногда увеличивается до 4 месяцев. Расходы по учету обычно делятся пополам.

ВВОЗ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ввоз нефтепродуктов в Германию за период 1924-1928 г.г. характеризуется таблицей на стр. 136 — 137.

НЕФТЕДОБЫВАЮЩАЯ И НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Нефтедобывающая промышленность

Германия и до войны обладала незначительной по сравнению с потребностью собственной добычей нефти, после же войны Германия лишилась одного из двух своих нефтедобывающих районов — Эльзаса, и единственным источником нефти остался Ганноверский район. Ганноверская нефть — тяжелая, дающая много смазочных масел. Как в этом районе, так и в других частях Германии производятся поиски нефти, не обещающие, повидимому, значительных результатов. В 1928 г. в Ганноверском районе было 35 предприятий по добыче нефти с общим числом скважин около 750. Добыча нефти в Ганноверском районе за послевоенные годы в сопоставлении с довоенной характеризуется нижеследующими цифрами (в тоннах):

1913 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
71.400	50.780	59.352	79.130	95.392	96.883	92.000

Нефтеперерабатывающая промышленность

Германия обладает нефтеперерабатывающими заводами с довольно значительной пропускной способностью. В 1927 г. число нефтеперерабатывающих заводов, принадлежащих 18 фирмам, составляло 30, с общим персоналом в 3.088 рабочих и служащих. Сырьем для них является: 1) добываемая в Германии сырая нефть, 2) привозная сырая нефть и 3) импортируемые полуфабрикаты.

Число и перерабатывающая способность крупнейших нефтеперерабатывающих заводов по состоянию в 1927 г. характеризуются нижеследующими данными:

Заводы для полной переработки нефти	Годов. перераб. способн. в тонн.
ДПАГ в Вильгельмсбурге н/Эльбе	60.000
" " Регенсбурге	50.000
" " Мангейме (Рейнау)	6.000
" " Ганновере (Линден)	15.000
Дейтше Газолин А.-Г. в Долбергене	15—20.000
" " во Франкфурте н/Майне	17—20.000
" " в Эмерихе	—
" " в Фрейбурге	—
Вакуум А.-Г. в Шулау	50.000
" " в Ослебсгаузене	20—30.000
Шелл в Мангейме	50.000
Шиндлер в Гамбурге	30—35.000

Кроме того, имеются заводы в Зальберге и Эйслингене по 10.000 тонн, построенные во время войны для переработки сапропеля. Масляные заводы: „Альбрехт“ — в Гамбурге, „Шелл“ — в Гамбурге, „МИАГ“ — в Гамбурге, „Эрнст Шлиман“ — в Гамбурге.

Имеется еще завод для перегонки бензина о-ва Berliner Benzin-Werke, G. m. b. H., в Берлине (Лихтендорф).

Производство германских нефтеперерабатывающих заводов характеризуется нижеследующей таблицей:

	1913 г.	1925 г.	1927 г.
Пущено в переработку:			
Сырой нефти	155.000	198.000	159.757
Полуфабрикатов	227.800	315.000	467.755 ¹⁾
Итого	382.800	513.000	627.510
Продукция:			
Бензин	180.400	230.700 ²⁾	259.598 ²⁾
Керосин	20.600	2.900	4.150
Газойль и топливо	29.300	54.900	48.126
Смазочные масла	104.200	123.800	219.453
Парафин	1.300	500	10.160
Вазелин	4.000	3.800	—
Прочие продукты (кокс, гудрон)	23.800	38.700	40.257
Итого	363.600	455.300	581.744

¹⁾ В том числе 275.439 тонн бензинов и 192.316 тонн прочих дистиллатов и остатков.

²⁾ В том числе автом. бензина 167.743 тонн.

ПРОИЗВОДСТВО ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Угольная и смолотергетная промышленность

Буроугольная и смолотергетная промышленность вырабатывает ряд разновидностей жидкого топлива и других специальных продуктов (парафина, креозота и пр.). Продукты тергетки буроугольной смолы вырабатывались в следующих количествах.

	1913 г.	1925 г.	1926 г.
Переработано смолы	78,592	128.861	181.465
Получено: газоль, котельное топливо, соляровое и парафиновое масла	48.500	68.148	114.671
Смазочные масла	—	3.934	1.127
Бензин	—	3.381	4.854
Парафин	6.800	12.164	16.752
Прочие продукты	9.300	22.476	24.660
Итого	64.600	110.103	162.064

Незначительные размеры продукции бензина из бурого угля объясняются тем, что обыкновенная тергетка буроугольной смолы дает лишь около 3% бензина, крекинг же смолы, позволяющий увеличить выход бензина, находит пока в Германии незначительное применение.

Более серьезным источником жидкого топлива является тергетка каменноугольной смолы, получаемой при коксовании, и само коксование, при котором в качестве побочных продуктов получается бензол и некоторые другие продукты. Производство продуктов каменноугольного происхождения характеризуется нижеследующей таблицей:

	1913 г.	1925 г.	1926 г.
Каменноугольный пек	609.200	575.900	600.000
Дестиллир. смола	107.800	132.700	140.000
Тяжел. каменноугольн. масла (карболовое, креозотовое и нафталиновое)	401.600	401.300	402.000
Бензол	15.700	19.700	20.000
Нафталин	50.400	40.300	41.000
Толуол	2.100	2.200	2.500
Ксилол	5.300	6.600	7.000
Прочие продукты	31.400	35.200	37.000

Побочные продукты коксования получались в нижеследующих количествах:

	1913 г.	1925 г.	1926 г.
Бензол	175.000	247.700	245.000
Смола	1.026.300	982.300	966.000
Аммиак и пр.	420.800	400.600	500.000

Химический синтез нефти

Производство искусственного бензина путем гидрогенизации бурых и каменных углей в 1927 г. приблизилось к промышленному воплощению. Во второй половине 1927 г. начал работать завод, построенный германским химическим трестом, в Леуна (Саксония). На этом заводе производство официально ведется на основе патентов Бергиуса с некоторыми видоизменениями, внесенными германским химическим трестом, но фактически производство значительно уклонилось в сторону смолотергической промышленности и крекинга смол и импортных нефтяных продуктов.

Продукция завода в Леуна в 1928 г. составляла несколько тысяч тонн в месяц. В первой половине 1928 г. должен был закончиться постройкой завод рурских коксопромышленников в прирейнском городе Дуисбурге. Здесь предполагается вести процесс ближе к оригинальным патентам Бергиуса. Этот завод будет работать на каменноугольном сырье и каменноугольной смоле, между тем как завод в Леуна перерабатывает бурый уголь и буроугольную смолу. На протяжении 1928 г. продукция завода в Леуна должна была возрасти до 8—10 тыс. тонн в месяц, а на протяжении 1929 г., по заявлениям руководителей германского химического треста, еще удвоится. Фактически к концу 1928 года продукция достигла 5 тыс. тонн в месяц. Завод в Дуисбурге должен был быть пущен в начале 1929 г., но не был пущен.

Баланс по бензолу в Германии (в тыс. тонн)

	1913 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Продукция коксов. заводов.	151,5	161,0	217,0	224,0	273,0	} 320,0
" газовых " "	7,0	8,5	8,5	23,0	17,0	
Итого	158,5	169,5	225,5	247,0	290,0	320,0
Ввоз нетто	— 34,5	27,5	28,5	42,0	114,0	155,5
Потребление	124,0	197,0	254,0	289,0	404,0	475,5

БАЛАНС ПОТРЕБЛЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ

В виду отсутствия учета запасов баланс в тесном смысле невозможен. Потребление нефтепродуктов и их суррогатов может быть суммировано нижеследующим образом:

Потребление автомобильного горючего (бензина, бензола и спирта) в 1927 и 1928 г.г. исчисляется (в тыс. тонн):

	1927 г.	1928 г.
Ввоз бензина	710,0	828,0
Вывоз	4,5	6,5
Ввоз нетто	—	—
	705,5	821,5
Внутренняя продукция бензина:		
из сырой нефти	5,5	} 15,0
„ буроугольной смолы	5,5	
„ искусственного бензина И. Г. Фарбен	11,0	40,0
Ввоз бензола	130,9	163,0
Вывоз бензола	16,9	7,5
	114,0	155,5
Потребление спирта как авт. горюч.	15,0	20,0
Внутренняя продукция бензола:		
на газовых заводах	35,0	} 320,0
на коксовых заводах	250,0	
	285,0	
Общее потребление бензина, бензола и спирта, вкл. пром.-техн. потребление ¹⁾	1.141,5	1.372,0

Потребление газойля в 1927 г. и 1928 г. суммируется следующим образом (в тыс. тонн):

	1927 г.	1928 г.
Ввоз газойля	264,3	310,0
Вывоз	0,2	0,1
	264,1	309,9
Внутренняя продукция:		
из сырой нефти	10,0	10,0
„ буроугольных смол	140,0	140,0
„ каменноугольных смол	50,0	
	200,0	200,0
Всего	464,1	509,9

¹⁾ Промышленно-техническое потребление нефтяного бензина оценивается около 175 тыс. тонн в год, а бензола — около 50 тыс. тонн в год.

Потребление керосина исчисляется за 1928 г. в размере 134.000 тонн, в том числе около 50.000 тонн в виде моторного топлива и остальное для осветительных целей.

	1927 г.	1928 г.
Ввоз (в тыс. тонн)	165,6	130,6
Вывоз (в тыс. тонн)	—	—
Внутренняя продукция	3,4	3,4
	169,0	134,0

Общее потребление смазочных масел, включая полуфабрикаты, введенные для дальнейшей переработки на германских заводах, а также масла внутренней продукции, достигло в 1927 г. 388,8 тыс. тонн. Чистое же потребление готовых смазочных масел в 1927 г. может быть определено в размере около 275 тыс. тонн, а в 1928 г. — в размере около 340 тыс. тонн.

Таким образом, общее потребление основных видов нефтепродуктов (и бензола) германским рынком в 1927 и 1928 г.г. выражается в следующих цифрах (в тоннах):

	1927 г.	1928 г.
Потребление бензина	около 705.500	821.500
" бензола	" 400.000	475.000
" газойля	" 464.000	510.000
" керосина (для освещения и моторов)	" 169.000	134.000
" смазочн. масел	" 275.000	340.000
Итого	2.013.500	2.280.500

Ввоз твердого асфальта

(в т. ч. и натурального)

Годы	Соед. Штаты	Мексика	Голландия	Велико- британия	Италия	Швейцария	Ньюфаунд- ланд	Итого
1924	—	—	—	—	—	—	—	23.211
1925	4.669	1.495	5.751	526	54.489	10.104	6.034	84.231
1926	11.793	8.932	32.302	—	42.055	8.246	6.706	112.683
1927	20.517	37.329	3.891	1.505	51.339	13.087	43	139.314
1928	8.192	—	—	—	33.723	4.806	—	58.541

ВЫВОЗ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Вывоз нефтепродуктов из Германии за 1913 и 1923—1927 г.г. характеризуется нижеследующей таблицей (в тоннах):

Вывоз нефтепродуктов из Германии по странам (в тоннах)

	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Легкий бензин	1.588	2.425	1.744	3.981	4.799

Вывоз производился в следующие страны: в 1925 г. в Данию—840, в Финляндию—284, в Швейцарию—483; в 1926 г. в Швейцарию—708; в 1927 г. Латвию—731, в Португалию—734, в Швейцарию—1.270; в 1928 г. в Италию—467, в Латвию—609, в Швецию—653, в Швейцарию—1.321.

	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Тяжелый бензин	750	1.894	1.418	2.081	1.732

Вывоз производился в следующие страны: в 1925 г. в Швейцарию—244; в 1926 г. в Швецию—547; в 1927 г. в Швецию—712; в 1928 г. в Швецию—485.

Сырой бензин	—	26	408	559	3
Керосин	750	45	—	—	16
Газойль	645	1.072	51	218	70
Мазут и каменноугольн. смола	1.481	13.814	536	496	989

Вывоз мазута и каменноуг. смол производился в следующие страны: в 1925 г. в Соед. Штаты—2.106; в 1926 г. в Швецию—527; в 1927 г. в Швецию—49; в 1928 г. в Великобританию—157.

Асфальт	4.110	7.284	10.820	7.849	14.070
-------------------	-------	-------	--------	-------	--------

Вывоз асфальта производился в следующие страны: в 1925 г. в Великобританию—2.656; в 1926 г. в Австрию—2.075, в Бельгию—2.110, в Великобританию—2.010, в Чехо-Словакию—1.551, в Швейцарию—1.239; в 1927 г. в Бельгию—996, в Данциг—399, в Люксембург—313, в Польш. Верх. Силезию—232, в Польшу—2, в Саарскую обл.—1.601, во Францию—28, в Чехо-Словакию—1.120; в 1928 г. в Саарскую область—2.255, в Бельгию—1.227, в Данциг—563, Люксембург—292, в Австрию—1.594, в Польшу—42, в Польш. Верх. Силезию—124, в Чехо-Словакию—5.510.

	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Смазочные масла	19.026	30.794	46.688	54.356	63.696

В том числе:

Австрия	—	985	1.172	1.828	2.217
Бельгия	—	159	—	270	—
Брит. Индия	9.310	12.724	12.015	8.744	11.391
Великобритания	2.182	2.133	1.453	5.315	9.285
Венгрия	—	—	—	565	456
Голландия	—	623	3.742	3.787	4.099
Дания	—	628	2.117	2.021	2.412

	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Данциг	—	—	—	146	569
Египет	—	—	944	532	770
Ирландия	—	—	—	12	—
Испания	—	1.581	2.202	4.130	1.258
Италия	536	1.208	2.258	1.998	2.088
Канарские острова	—	—	—	54	85
Люксембург	—	—	—	5	—
Норвегия	—	1.211	1.374	1.209	1.668
Польск. Верхн. Силезия	—	—	—	183	207
Вост. Польша	—	—	—	93	224
Зап. Польша	—	—	—	150	129
Португалия	—	—	—	495	744
Румыния	—	333	—	233	384
Соед. Штаты	—	431	801	644	915
Финляндия	—	1.049	2.947	2.837	3.407
Чехо-Словакия	—	970	1.722	3.638	4.258
Швейцария	433	789	2.933	4.456	4.153
Швеция	1.287	3.306	6.226	6.462	6.314
Югославия	—	—	—	433	999
Япония	—	—	—	511	1.007
Турция	—	—	—	—	319
Проч. азиатские страны	—	—	—	—	373
Австралия	—	—	—	—	325

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ИНСТАЛЛЯЦИИ

Нефтяные порты

В 1927 году общий грузооборот германских морских портов (ввоз и вывоз) равнялся 35.665.000 тонн. В том числе оборот нефтепродуктов был 1.666.000 тонн (ввоз—1.517.000 тонн вывоз — 149.000 тонн), т. е. 3,7% общего грузооборота.

	1926 г.	
	Общий грузооборот	Грузооборот нефте- продуктов
(В тоннах)		
Гамбург	21.911.000	700.000
Вильгельмсгафен	151.000	50.000
Штеттин	5.137.000	160.000
Киль	471.000	15.000
Эмден	4.253.000	130.000
Бремен	5.131.000	100.000
Прочие порты	3.660.000	100.000
Всего	40.714.000	1.255.000

Главные пункты для завоза импортных нефтепродуктов расположены на побережья Северного и Восточного морей. Следует различать перевалочные пункты, в которых продукты сосредотачиваются для распределения по

всей стране и которые являются центрами германской нефтяной торговли, и те пункты, куда нефтепродукты завозятся для потребления в этом же районе. К первым относятся Гамбург (р. Эльба), Штетин (р. Одер), Эмден (р. Эмс) и Бремен (р. Везер). Для снабжения нефтепродуктами прирейнских районов, как перевалочные пункты, служат Эртвельде, Роттердам, Антверпен или Гент.

Главная масса нефтепродуктов привозится морем. Только для снабжения южногерманских придунайских районов служит дунайская система, в которой для Германии перевалочными пунктами являются Регенсбург и Деггендорф. В настоящее время дунайский путь используется лишь для румынских нефтепродуктов, хотя возможно более широкое его использование.

Нефтяные инсталляции

Гамбург

Главную роль в качестве завозного пункта для импортных нефтепродуктов играет Гамбург, общий и нефтяной грузооборот которого характеризуется вышеприведенной таблицей. Гамбургская гавань расположена на берегах Эльбы и охватывает несколько островов. Нефтяные инсталляции расположены, во-первых, в новой нефтяной гавани и, во-вторых, на островах, в местах расположения гамбургских нефтеперерабатывающих заводов. Таким образом, те инсталляции, эксплуатация которых не связана с работой заводов, сосредоточены в новой нефтяной гавани. Исключение составляют инсталляции б. о-ва ДЕА на 52 тыс. тонн, расположенные вне новой нефтяной гавани, на Кельбранде. Открытая с 1914 г. новая нефтяная гавань в Гамбурге во всех отношениях превосходит старую нефтяную гавань, служащую теперь для других целей. Полезная водная поверхность бассейна новой нефтяной гавани составляет 300.000 кв. м. против 117.000 кв. м. старой гавани. Земельная площадь для инсталляций и подъездных путей составляет 427 тыс. кв. м. против 177 тыс. кв. м. старой гавани. Общая длина причальных линий новой нефтяной гавани равна 2.150 м. Часть пристаней нефтяной гавани, с которых бункеруются крупнейшие суда, допускает осадку судов в 13 м. Крупнейшие инсталляции в нефтяной гавани принадлежат городскому нефтескладскому предприятию, о-ву „Ольлагер“, которое сдает их в аренду различным импортерам. Общая емкость инсталляций о-ва „Ольлагер“ в нефтяной гавани составляет 125 тыс. куб. м. Инсталляции отдельных фирм в новой нефтяной гавани перечислены ниже.

1.	О-ва „ДАПГ“ для бункеровки газойля . . .	50	тонн
2.	„Стиннес-Рибек“	9.000	тонн
3.	„ДАПГ“ (в т. ч. и бунк. станц).	120.000	куб. м.
4.	„Пюр-Ойль“	11.000	„ „
5.	„Ренания“	53.900	„ „
6.	„ДЮПАГ“ (б. Фройнд-Иоске)	30.000	„ „
7.	„Стеауа Романа“		„ „
8.	„ДПФГ“ (ДПАГ)	42.350	„ „
9.	„Ольлагер“	125.000	„ „
10.	„Иоганн Гальтерман“	12.100	„ „
11.	„Шлиман“	22.000	„ „
12.	„Дейтше Бетрибсштоф А.-Г.“	17.500	„ „
13.	„ОЛЬХАГ“	38.000	„ „
14.	Фирмы „Клинке и Нимеллер“	3.600	тонн.

Таким образом, общая емкость инсталляций новой нефтяной гавани выражается около 500.000 куб. м.

Нефтяные инсталляции нефтеперегонных заводов расположены за пределами нефтяной гавани, главным образом на островах Эльбы. Менее опасные в пожарном отношении масляные заводы находятся на островах Штейнвердер и Грасбрук. Опасные в пожарном отношении нефтеперегонные и бензиновые заводы расположены на островах Вильгельмсбург и Нейгоф, а также ниже Гамбурга, на высоком берегу Эльбы, у Шулау. Инсталляции нефтеперегонных заводов перечислены ниже.

1.	О-ва „Юлиус Шиндлер“ в Нейгофе	30.000	тонн
2.	„Ренания“ в Вильгельмсбурге	9.000	„
3.	„Дейтше Эрдльверке“—в Вильгельмсбурге	20.000	„
4.	„Гальтерман“	7.000	„
5.	„Эрнст Шлиман“—в Вильгельмсбурге	500	„
6.	„Франц Зандер“—в Вильгельмсбурге	1.500	„
7.	„Оссаг“—в Грасбруке	50.000	„
8.	„Дик“—в Вильгельмсбурге	1.500	„
9.	Бункерная станция о-ва „ДОИГ“ (газойль)	7.000	„
10.	О-ва „Альбрехт“	25.000	„
11.	„Эрнст Шлиман“—в Штейнвердере	18.000	„
12.	„Маваг“	21.000	„
13.	„Стиннес-Рибек“	4.200	„
14.	Склад для масел „Стиннес-Рибек“	360	„

Таким образом, нефтяные инсталляции нефтеперегонных заводов за пределами новой нефтяной гавани, но в пределах гамбургской гавани, имеют емкость около 250 тыс. куб. м. или 200 тыс. тонн. Кроме того, инсталляции б. о-ва ДЕА на 52 тыс. тонн расположены за пределами новой нефтяной гавани, на Кельбранде. Таким образом, все инсталляции гамбургской гавани имеют емкость около 800 тыс. куб. м. или около 650 тыс. тонн.

Наиболее крупные фирмы в своей экспансии уже вынуждены выходить за пределы гамбургской гавани. В настоящее время новое строительство сосредоточено в Гарбурге, небольшом портовом городе на Эльбе. Одна из 4 бухт Гарбурга приспособляется под нефтяную гавань. В будущем Гарбург явится серьезным конкурентом Гамбургу. Водная поверхность нового гарбургского порта равняется приблизительно поверхности гамбургской нефтяной гавани. Длина причальных линий строящейся в Гарбурге гавани будет превосходить длину причальных линий гамбургской нефтяной гавани. О-во „Ренания“ уже закрепило за собою земельные участки площадью в 100.000 кв. м., а о-во ДАПГ—60-80.000 кв. м. „Ренания“ начала постройку резервуаров и заводов в Гарбурге и располагает уже емкостью готовой около 65.000 куб. м.

О-во „Ренания“ имеет в Гамбурге и Гарбурге общую инсталляционную емкость приблизительно в 170.000 куб. м. Инсталляции о-ва „Ренания“ в целом ряде других германских морских гаваней будут перенесены в Гамбург. О-во имеет в гамбургской гавани 2 моторных судна по 550 тонн и несколько лихтеров, служащих для бункерования судов в гамбургской гавани и за ее пределами.

О-во ДАПГ имеет в гамбургской гавани 64 резервуара общей емкостью около 120.000 тонн.

О-во „Ольлагер“ имеет 58 резервуаров размерами в пределах от 75 до 5.000 куб. м., с общей емкостью приблизительно 120.000 куб. м. На

участках о-ва „Ольлагер“ расположены также резервуары других обществ. Общая длина трубопроводов на участках о-ва „Ольлагер“ равна 13.000 м.

О-во ДПАГ имеет общую инсталляционную емкость свыше 100.000 куб. м., из которых около половины расположено в новой нефтяной гавани, а другая половина, принадлежавшая о-ву ДЕА, расположена на острове Нейгоф и связана с нефтеперегонными заводами ДПАГ (б. ДЕА). Кроме емкости своих вильгельмбургских заводов, о-во ДЕА имело на острове Нейгоф и чисто торговые инсталляции. Для бункеровки эти инсталляции имеют паровой лихтер в 500 тонн.

О-во „Ольхаг“ имеет 42 резервуара общей емкостью в 38 тыс. тонн. Пайщиками этого о-ва являются Гутехофнунгсхютте, фирма „Ганнель“, „АЭГ“ с одной стороны, и о-во „Атлантик Рифайнинг“ — с другой.

О-во „Юлиус Шиндлер“, кроме нейгофенских инсталляций, которые связаны с нефтеперегонным заводом о-ва и имеют емкость 30.000 тонн имеет также арендуемую у о-ва „Ольлагер“ емкость в 10.000 тонн в новой гамбургской нефтяной гавани.

О-во „Дейтше Вакуум Ойль“, имеющее масляные заводы в Шулау, около Гамбурга, и в Ослебсхаузене, около Бремена, располагает в гамбургской гавани крупными складами для бочечного товара.

Вильгельмсгафен

Со времени наибольшей активности германского военного флота в Вильгельмсгафене имеются нефтяные инсталляции емкостью свыше 100.000 куб. м. По окончании войны они были переоборудованы для торговых целей. Из 11 резервуаров 5 имеют емкость по 5.400, а 6 остальных — по 10.800 куб. м. Все инсталляции окружены кольцевой шоссеиной дорогой, так что в случае пожара к ним можно проникнуть с любой стороны. 3 резервуара в настоящее время арендуются о-вом „Петрольблок“, а 4 других о-вом „Нитаг“. Значительная часть инсталляций не эксплуатируется и постепенно разрушается.

Эмден

В качестве нефтяного порта Эмден имеет второстепенное значение, представляя собою важный центр по торговле углем и рудой. Эмден является портом для бункерования судов как углем, так и нефтью. На внешней гавани имеются 2 резервуара для бункеровки рыболовных судов.

Бремен и пр. порты на Везере

На Везере находятся нефтеперегонные заводы, имеющие нефтяные инсталляции. Значение Везера, как нефтяной речной артерии, в настоящее время очень сократилось за счет Эльбы. В Нордергаме о-во ДАПГ имеет 12 резервуаров емкостью по 1—2.000 тонн и 1 резервуар в 10.000 тонн. О-во бункерует суда нефтетопливом на всем нижнем Везере и имеет для этого лихтера и приспособления для подогрева топлива. В 1928 г. о-во ДАПГ построило в Kolumbus Каје (Бременская гавань) образцовую бункерную инсталляцию, насосы которой обладают перекачной способностью в 350 тонн литров в час, так что бункеровка крупнейших океанских судов займет 30 минут. Ниже Нордергама расположен завод о-ва „Ренания“ с емкостью свыше 4.000 тонн, которая будет перенесена в Гамбург. В Бремене на терри-

тории гавани имеются инсталляции и ряд нефтеперегонных заводов. О-во „Ренания“ производит также бункеровку судов во всех портах Везера. В Ослебсхаузене, около Бремена, имеется большой масляный завод о-ва „Вакуум Ойль“ с заводскими хранилищами.

Порты на каналах

В районе канала императора Вильгельма имеются многочисленные бункерные станции, в том числе фирм ДАПГ, „Стиннес-Рибек“ и „Бункерколен-Гезельшафт“. Нефтяные инсталляции в Остермоор, находящиеся на южной стороне канала, принадлежали раньше военному флоту, а в настоящее время приспособлены для нефтяной торговли и бункерования судов. Здесь имеется 13 резервуаров по 5.400 куб. м., 1 резервуар в 5.600 куб. м. и 3 мерника по 75 куб. м., а всего емкости около 80.000 куб. м., в том числе бензиновой емкости около 30.000 куб. м. Инсталляции военного ведомства в Вике имеют общую емкость 39.000 куб. м. Половина сдана в аренду о-ву „Стиннес-Рибек“, другая же половина попрежнему обслуживает сильно уменьшившуюся потребность военного флота.

Инсталляции о-ва „Стиннес-Рибек“ служат главным образом для бункерования судов.

В самой гавани Киль о-во ДАПГ имеет бункерную станцию для снабжения мелкого судоходства и рыбацких судов. За последний год здесь бункеровалось свыше 700 судов.

В Фленсбурге за последние годы построено много бункерных станций для снабжения рыбацких судов. Эти инсталляции одновременно обслуживают город. В порту имеется нефтеперегонный завод о-ва „Ренания“, которое в 1924 г. построило инсталляции, состоящие из многих крупных резервуаров и складов для тарного товара. Неподалеку, но за пределами порта, имеются инсталляции фирмы „Ганзен“. Небольшое хранилище, преимущественно для бочечного товара, будет построено о-вом ДПАГ. Инсталляции о-ва „Стиннес-Рибек“ состоят из 3 подземных резервуаров, общей емкостью в 50 тонн.

В Штетине, который является третьим по величине германским портом, имеется 5 бункерных станций и, кроме того, инсталляции для перевалки нефтепродуктов из морских судов в речные, плавающие по Одру. О-во „Стиннес-Рибек“, кроме инсталляций в Штетине, имеет также меньшие инсталляции в Кольберге, Штольпе, Дейтш-Кроне, Штральзунде, Свиномюнде, Роштоке и Варнемюнде.

Порты на Дунае

Дунайские инсталляции в Южной Германии сосредоточены в Регенсбурге и Деггендорфе. В Регенсбурге имеется нефтяная гавань длиной в 600 м. и шириной в 60 м., допускающая расширение. В этой гавани расположены инсталляции следующих фирм: о-ва „Ренания“, о-ва заводов „Бавария“, о-ва „Данубия“ (ДПАГ), о-ва ДАПГ, о-ва ДЕА. За пределами нефтяной гавани расположены инсталляции о-ва „Стеауа Романа“ и о-ва „Олекс“ (баварский филиал ДПАГ). Нефтяные инсталляции Регенсбурга имеют общую емкость около 80.000 куб. м. Вблизи гавани имеется 3 нефтеперерабатывающих завода.

Нефтяные инсталляции Деггендорфа имеют емкость около 7.000 куб. м. и принадлежат фирмам: „Аполло“ (5.000 куб. м.) и „Галлия“.

ТРАНСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Импортные нефтепродукты внутрь страны доставляются либо по хорошо развитой германской системе речных путей, либо по ж. д., причем продукты, идущие по водным путям, с воды доставляются к пунктам потребления либо по ж. д., либо, в случае небольших расстояний, в автоцистернах.

Перевозки нефтепродуктов в Германии по ж. д. и внутренним водным путям (в тыс. тонн)

Г о д ы	Жел. дор.		Водн. пути	
	Нефте- прод.	Каменноуг. масла	Нефте- прод.	Каменноуг. масла
1913 (пр. гран.)		2.419		1.169
1913 (нов. гран.)		2.255		1.119
1922		1.844		500
1923		1.264		181
1924	1.249	369	466	63
1925	1.479	985	765	151
1926	1.741	871	972	143
1927	2.070	1.008	1.208	191

Водный транспорт

Из всего грузооборота нефтепродуктов по внутренним водным путям Германии, определяемого в 1927 г. в 1.208 тыс. тонн, немного менее половины, а именно 537 тыс. тонн падают на внутренний грузооборот, 51 тыс. тонн на грузооборот между германскими портами и иностранными, и 574 тыс. тонн на грузооборот между иностранными портами и германскими. Кроме того, 46 тыс. тонн падают на транзитные перевозки, т. е. на грузооборот между иностранными портами, происходящий по германским речным путям.

Из внутреннего грузооборота, определяемого в 537 тыс. тонн, больше двух третей, а именно 370 тыс. тонн падает на отправки с нижнего течения Эльбы (Гамбург и др.). На следующем месте по величине отправок стоит правобережная часть Рейнской пров.—90 тыс. тонн, нижнее течение Везера—23 тыс. тонн, внутр. зона Берлина—10 тыс. тонн, Одер—9 тыс. тонн. Из отправленных с нижнего течения Эльбы 370 тыс. тонн, почти половина, а именно 176 тыс. тонн, имело назначение во внешнюю зону Берлина, 70 тыс. тонн в Саксонию, 61 тыс. тонн—Магдебург, 15 тыс. тонн—внешнюю зону Берлина, 16 тыс. тонн—Саксонскую провинцию, кроме Магдебурга, 13 тыс. тонн—Бреславль (по Эльбе и Одру). Из отправок правобережной части Рейнской провинции 43 тыс. тонн назначались в Мангейм-Людвигсгафен, 21 тыс. тонн в Гессенскую часть Майнской области и 14 тыс. тонн в порты нижнего течения Эльбы. Отправленные из портов нижнего течения Везера 23 тыс. тонн имели назначение в различные порты Везера; отправки из Берлина,

а также отправки с Одера преимущественно имели назначение в Бреславль. Что касается отправок из иностранных портов в германские, составивших, как сказано, 574 тыс. тонн, то из них 450 тыс. тонн падают на голландские порты, 62 тыс. тонн на румынские и 59 тыс. тонн на бельгийские. Из отправленных из голландских портов 450 тыс. тонн 173 тыс. тонн были предназначены для правобережных портов Рейнской провинции, 161 тыс. тонн для района Маннгейм-Людвигсгафен, 44 тыс. тонн для района Дуисбург-Рурорт, 28 тыс. тонн для Гессенской части Майнской области, 27 тыс. тонн для левобережных рейнских портов ниже Кобленца, 9 тыс. тонн для Кельна. Отправки из бельгийских портов распределяются главным образом между правобережными портами Рейнской провинции (23 тыс. тонн) и между районом Маннгейм-Людвигсгафен (15 тыс. тонн). Весь транзитный грузооборот по водным путям падает на Рейнскую систему и сводится к отправкам из голландских и бельгийских портов в Эльзас. Весь завоз из Румынии по Дунаю, в количестве 62 тыс. тонн, предназначался для южной Баварии и других южных районов Германии.

Таким образом, главными речными путями являются Эльба и Рейн, которым значительно уступают Дунай, Везер и Одер. В качестве нефтяного пути, Эльба является несравненно более разветвленной артерией, нежели Рейн, из портов которого нефтепродукты далее идут уже по ж. д., между тем как в бассейне Эльбы нефтепродукты в очень значительных количествах проникают по притокам и каналам в восточную часть Германии, в Берлин и Силезию.

По водным путям нефтепродукты перевозятся наливом в лихтерах. Из перевезенных в 1925 г. по внутренним водным путям 700 тыс. тонн нефтепродуктов бензин составил 500 тыс. тонн, керосин—250 тыс. тонн и смазочные масла 50 тыс. тонн. Перевезенный по водным путям бензин распределялся в том же году между отдельными о-вами следующим образом: ДПАГ—100 тыс. тонн, ДАПГ—150 тыс. тонн, „Ренания“ (Шелл)—150 тыс. тонн. Около 60—70% перевезенного по водным путям керосина приходилось на долю ДАПГ, как старейшей из германских нефтеторговых фирм и потому сохранившей первенствующее значение в керосиновой торговле. Около 30% перевезенного керосина приходилось на долю ДПАГ. Сравнительно небольшая часть всего импорта смазочных масел перевозилась наливом по Рейну о-вами ДАПГ и „Ренания“.

Транспорт нефтепродуктов производится по внутренним водным путям Германии по следующим маршрутам:

1) Путь по р. Эльбе. Исходный пункт: Гамбург. Главные речные порты: Магдебург, Дрезден, Риза — передача в Берлин по р. Гавель, в Галле — по р. Заале, в Любек — по р. Траве.

2) Путь по р. Рейну. Исходный пункт: Роттердам или какой-либо бельгийский порт, как, например, Антверпен или Гент. Главные речные порты: Дуисбург, Дюссельдорф, Кельн, Кобленц, Майнц, Людвигсгафен, Маннгейм, Базель.

Передача во Франкфурт, Ашаффенбург и Вюрцбург по Майну и через канал Рейн-Герне в промышленный Рурский бассейн (Гарпен, Ванне, Боттроп и др.).

3) Путь по р. Эмс. Исходный пункт—Эмден. Главные речные порты: Дортмунд, Мюнстер, Эмс, Гамм, Герне.

4) Путь по р. Везер. Исходный пункт—Бремен. Главные порты: Норденгам, Ольденбург.

Эмско-Везерский канал с портами Оснабрюк, Ганновер и Мисбург.

5) Путь по р. Одер. Исходный пункт — Штеттин. Главные порты: Оппельн, Бреславль, Козель.

Ж.-д. транспорт

Общий грузооборот германских ж. д. в 1926 г. составил 428 млн. тонн против 395,4 млн. тонн в 1925 г. и 271,6 млн. тонн в 1924 г. Отдельно нефтепродуктов перевезено в 1927 г. 2,070 тыс. тонн и в 1926 г. 1,741 тыс. тонн против 1,476 тыс. тонн в 1925 г. и 1,249 тыс. тонн в 1924 г. По ж.-д. округам перевозки нефтепродуктов в 1927 г. распределяются следующим образом:

Перевозки нефтепродуктов в 1927 г. по германским ж. д. (в тоннах)

	Отправка	Прием	Внутр. оборот
1. Провинция Вост. Пруссия (без 2)	1.946	27.581	4.882
2. Порты Кенигсберг, Пиллау, Эльбинг	23.093	5.154	2.105
3. Провинция Померания (без 4)	581	20.549	1.773
4. Померанские порты	23.760	19.471	5.784
5. Мекленбург-Шверин и Стрелиц	399	16.883	914
6. Порты от Роштока до Фленсбурга	2.669	32.509	235
7. Провинция Шлезвиг-Гольштейн (без 6 и 8)	12.220	44.609	2.990
8. Порты Эльбы	329.791	13.611	26.762
9. Порты Везера	49.356	32.579	8.365
10. Порты Эмса	268	2.937	87
11. Ольденбург, Люнебург	136.972	64.950	72.026
12. Ганновер, Брауншвейг	20.512	73.156	10.645
13. Познань—Вост. Пруссия	152	3.756	547
14. Провинция Верх. Силезия	1.316	27.317	12.616
15. Бреславль	24.207	8.393	2.205
16. Нижн. Силезия (без Бресл.)	7.192	43.038	19.669
17. Берлин, внутр. зона	50.615	24.840	21.050
18. Берлин, внешн. зона	5.276	23.443	1.548
19. Бранденбург (без Берлина)	6.801	46.013	6.227
20. Магдебург и Ангальт	90.731	21.119	26.736
21. Мерзебург и Эрфурт	63.753	61.942	32.906
22. Тюрингия	59.093	37.972	3.615
23. Саксония (без Лейпцига)	16.756	61.003	54.690
24. Лейпциг с окрестн.	8.842	43.573	1.509
25. Гессен-Нассау (без Франкфурта н/Майне)	4.141	32.141	4.004
26. Франкфурт н/Майне с окрестн.	54.535	25.993	1.368
27. Вестф. ч. Рура	15.821	51.901	11.458
28. Рейнск. ч. Рура	70.558	36.755	15.491
29. Вестфалия (без 26)	2.005	47.705	2.530
30. Правый берег Рейна (без Кельна)	36.701	7.194	1.653
31. Левый берег Рейна (без Кельна)	18.697	48.631	34.789
32. Кельн	9.135	33.115	3.886
33. Рейнские порты от Дуисбурга до Рурорта	44.229	7.715	2.340
34. Баварск. Пфальц (без Людвигсгафена)	545	14.276	1.233
35. Рейнгессен	21.691	25.699	4.782
36. Баден (без Мангейма)	1.473	82.296	10.100
37. Маннгейм-Людвигсгафен	187.507	20.727	18.210
38. Вюртемберг и Гогенцоллерн.	3.481	73.493	11.797
39. Южн. Бавария (без Мюнхена)	48.992	47.855	25.395
40. Мюнхен	3.802	36.805	632
41. Сев. Бавария	4.825	75.516	11.081

Автотранспорт нефтепродуктов

Перевозки нефтепродуктов наливом в автоцистернах производятся с радиусом не свыше 75—80 км. Автотранспорт применяется преимущественно для снабжения бензином бензинораспределительных пунктов из базисных или районных распределительных складов. Емкость цистерн — от 2 до 5 тыс. литров

В керосиновой торговле развозка товаров на места розничной продажи до сих пор частично производится на лошадях.

БЕНЗИНОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ НАСОСЫ

За последние годы в германской бензиновой торговле произошло почти полное вытеснение продаж в жестянках и повсеместное распространение налива бензина из насосов, снабженных подземными резервуарами. Помимо индивидуальных насосов, все большее распространение получают, по примеру американского рынка, бензинораспределительные пункты, состоящие из нескольких насосов, расположенных вокруг павильона из волнистого железа или другого легкого строительного материала. В павильоне помещается обслуживающий персонал и находится мебель для отдыха автомобилистов. Такие бензинораспределительные пункты снабжены также специальными помпами для отпуска масел и иногда подъемными приспособлениями для спуска отработавшего масла из картера двигателя. В 1928 г. общее число бензиновых насосов, установленных на германском рынке, уже превышало 30 тыс.

Между фирмами насосы в 1927 г. распределялись приблизительно следующим образом: ДАПГ — 8—9 тыс.; „Ренания-Оскар“ (Шелл) — 8—9 тыс.; ДПАГ — 4½ тыс.; „Oelhag“ — 500; Deutsche Gasolin Akt.-Ges. — свыше 1.500; Бензол-Фербанд — около 1.500 (ежемесячно устанавливалось 180 новых насосов); менее значительные общества, вместе взятые, имели около 1 тыс. насосов. К середине 1928 г. у ДАПГ и „Ренания“ было приблизительно по 10 тыс. насосов, число насосов Бензол-Фербанда приблизилось к 3.000, а общее число насосов превышало к 3.000. Это заставило поставить вопрос об ограничении дальнейшего строительства. Переход на распределение бензина из насосов на германском рынке происходил в обстановке обостренной конкуренции между мировыми трестами и остатками независимых фирм. Мировые тресты, благодаря своей финансовой мощи, имели возможность устанавливать насосы в больших количествах, между тем как германские фирмы вынуждены были оставаться при прежней системе продаж в жестянках или доставки на дом в бочках.

Это привело к особой тактике трестов, выражавшейся в непомерных скидках при продажах с доставкой на дом и в удержании сравнительно высоких цен при отпуске из насосов. В настоящее время все германские фирмы, которые сумели выдержать ожесточенную борьбу, безоговорочно стали на путь установки насосов и перевода всей своей продажи на отпуск из насосов. Стоимость насоса составляет около 3 тыс. марок. Общее инвестирование капитала в эту новую отрасль германской нефтяной торговли за последние годы уже превысило 100 млн. марок. В некоторых районах ожесточенная конкуренция между мировыми трестами привела к установке чрезмерного количества насосов, благодаря чему средний отпуск на один насос не превышал 12 тонн в год. Вполне рентабельной торговля является при отпуске из насоса свыше 25 тонн в год. В середине 1928 г. при обсуждении условий конвенции на бензиновом рынке выработаны также условия ограничения дальнейшего строительства. Но и после этого финансовая мощь

мировых трестов поставила их в преимущественное положение перед прочими, и мировые тресты стали на путь строительства „сверх-станций“ (для всестороннего обслуживания автомобилистов) и многоэтажных гаражей.

СПЕЦИФИКАЦИИ НЕФТЕПРОДУКТОВ, ОБРАЩАЮЩИХСЯ НА ГЕРМАНСКОМ РЫНКЕ, И СОСТАВЛЕНИЕ СМЕСЕЙ

Бензин и автомобильное горючее

Разнообразие сортов автомобильного горючего на германском рынке объясняется наличием крупного производства бензола, а также спирта, с одной стороны, и специальными требованиями к автомобильному горючему—с другой. Последнее объясняется большим распространением в Германии автомобильных двигателей с высокими степенями сжатия (до 1:7), а это в свою очередь стоит в связи с тем, что во время войны бензол был основным видом автомобильного топлива. Кроме автомобильного бензина, на германском рынке обращаются специальные сорта бензина, как то: бензин-растворитель для химической промышленности, служащий для замены терпентина, и бензин, служащий для лабораторных испытаний и выкипающий примерно до 100°. Суррогат терпентина о-ва „Ренания Оссаг“, марка „Сагайоль“ имеет нижеследующую спецификацию: удельный вес—0,7907, начало кипения—135° у колбы (или 142° у приемника). Кривая выкипания следующая: до 150°—12,5%, 160°—43,5%, 170°—74,0%, 180°—87,0%, 190°—93,5, 200°—96,3%, 210°—97,8%, 217°—99,0%. Остаток в колбе—1%. Другой сорт бензина-растворителя, фирмы Флюгер, марка „Пентин“ имеет нижеследующую спецификацию: удельный вес—0,7920. Начало кипения 120° (у приемника 132°), до 150° выкипает 15,5%, до 200°—98,0%, остаток в колбе—1,5%, потеря—0,5%.

О-вом „Ренания“ выпускаются на рынок еще 2 вида бензинов-растворителей, под марками „Терапин“ и „Кристаллоль“, следующих спецификаций: удельный вес соответственно 0,7855 и 0,7953. Начало кипения 139° и 125°. До 150° выкипает соответственно—5,0% и 17,5%. Конец кипения соответственно 197° и 203°.

Бензин для лабораторных испытаний, фирмы Кальбаум, марки „Нормальный“, имеет удельный вес 0,7004, начало кипения 61°. До 70° выкипает 2,2%, до 94°—97,4%. Остаток в колбе—0,2%, потеря—2,4%.

Управлением спиртовой монополии выпускаются под маркой „Монополин“ на рынок различные виды смесей спирта с бензином или бензолом, а также иногда с примесью эфира или касторовым маслом. Состав 5 различных видов этих смесей характеризуется следующими цифрами:

	I	II	III	IV	V
Этиловый спирт (94—96%)	50,0	50,0	63,5	63,5	45,0
Бензин тяжелый	30,0	30,0	33,2	33,5	—
Бензин средний	—	—	—	—	45,0
Бензол	19,5	20,0	—	—	10,0
Эфир	—	—	3,0	3,0	—
Касторовое масло	0,5	—	0,25	—	—

Кривые разгонки этих спиртовых смесей указаны ниже в таблице основных качеств автомобильного горючего, обращающегося на германском рынке (стр. 156).

Начиная с 1925 г., Бензол-Фербанд, кроме бензолов в чистом виде, начал выпускать на рынок смесь бензола с различными видами нефтяного бензина под маркой „Арал“. Процентный состав смеси колеблется, но в среднем бензол составляет около 40% продукта. Бензол-Фербанд пользуется для составления смесей советскими бензинами, преимущественно бакинскими, производя также опыты с грозненскими. Аналогичные бензино-бензоловые смеси выпускаются также крупнейшими фирмами помимо Бензол-Фербанда.

Авиационный бензин на германском рынке имеет ограниченный сбыт, так как авиация пользуется преимущественно бензолом. Легкий бензин имеет ограниченное распространение. Различные марки автомобильного бензина распадаются на 2 главных группы: 1) так наз. „средний“ бензин и 2) тяжелый бензин, преимущественно употребляемый грузовиками. Цена на последний ниже на 1 пф. на литр. Наиболее распространенные марки 1-й категории: „Стракс“ (Олекс), 2) „Шелл“ или „Стеллин“ („Ренания“), „Даполин“ (ДАПГ). Более тяжелый бензин распространяется под следующими марками: „Гераклин“ (ДАПГ), „Крафталин“ („Ренания“). Нижеследующая таблица характеризует основные качества бензинов, обращавшихся на германском рынке за последние 2 года, а также бензино-бензоловых смесей, выпускаемых помимо Бензол-Фербанда также другими фирмами, причем эти смеси, в отличие от смесей Бензол-Фербанда, большей частью характеризуются содержанием бензола лишь между 20 и 30% и, вследствие этого, более низким уд. весом.

Из специальных видов автомобильного горючего необходимо отметить „Моталин“, распространяемый о-вом „Дейтше Газолин“ и представляющий собою нефтяной бензин с примесью 0,4% „мотиля“, вырабатываемого заводами химического треста И. Г., „мотиль“ же представляет собой 50% = 50% смесь нефтяного бензина и пентакарбонил-железа. Эта смесь имеет повышенные антидетонационные качества по сравнению с обыкновенным нефтяным бензином. „Моталин“ имеет обычную спецификацию нефтяного бензина: удельный вес — 0,7340, начало кипения при 41°, до 100° выкипает 27,8%, до 150° — 78,8, конец кипения — при 200° (95,0%).

Выпускаемый, начиная с конца 1927 г., заводом И. Г. в Леуна „синтетический бензин“ имеет следующую спецификацию: удельный вес — 0,764, начало кипения при 43,5°, до 100° переходит 34,5%, до 150° — 82,5%. Конец кипения — при 185°. „Число Оствальда“ — 117,1. По способу Ризенфельд-Банде бензин обнаружил следующий состав: олефинов — 4,56%, ароматических соединений — 17,37%, нафтенных — 76,12%, парафиновых — 1,95%. Содержание серы — 0,01%.

Смазочные масла

Для характеристики основных сортов смазочных масел, обращающихся на германском рынке, представляют интерес требования, выработанные совместно союзом германских металлургов и германским союзом испытания технических материалов в лице его комитета № 9. Эти требования опубликованы в сборнике „Richtlinien für den Einkauf von Schmiermitteln“, последнее (5-е) издание которого вышло в свет в середине 1928 г. Основные требования, предъявляемые к главнейшим видам технических смазочных материалов, согласно последнего издания названной книжки, представляются в следующем виде.

Применение	Уд. вес × 1000 при 20° С. (максим.)	t° вспышки (миним.) °С.	t° застывания (максим.) °С.	Вязкость по Энглеру (температ. указ. знаменателем)
1. Для трансформ. выключателей . . .	920	145°	-15° ¹⁾	8/20°
2. Для аммиачных холодильн. машин	940	145° ²⁾	-20°	4—12/20°
3. Для углекислотн. холодильн. машин	940	145° ²⁾	-15°	6—12/20°
4. Для паровых турбин	930	180°	+ 5°	2,5/50° ³⁾
5. Для возд. компрессоров	940	200°	± 0°	3,5—8/50° ⁴⁾
6. Для возд. компрес. выс. давл. . . .	980	200°	+ 5°	от 5/50° до 4/100°
7. Цил. м. для насыщ. пара	980	240°	—	2,5—6/100°
8. Цил. м. для перегр. пара	980	260° ⁵⁾	—	3—6/100°
9. Цил. м. для дизелей	950	175—200°	{ лет.+5° зим.-5°	не ниже 4/50°
10. Для автомоб. или мал. газ. двиг.	970	180°	{ лет.+5° зим.-5°	3,5—8/50°
11. Для грузов. автомоб. или моторн. плугов	970	180°	{ лет.+5° зим.-5°	л. 8—18/50°, 2/100° з. 5—8/50°
12. Для автом. передачи и дифференциалов	970	175°	—	4/50° и выше, см. по типу
13. Для аэропл. моторов	950	185°	по особ. услов.	не ниже 7/50°
14. Для больш. газ. двигателей	950	180°	{ лет.+5° зим.-0°	4,5—8,5/50° ¹¹⁾
15. Для точн. механ. и часов д.	910	140°	-15°	не ниже 3,5/20°
16. Верет. масла	940	130°	- 5°	2,5—12/20°

¹⁾ При отсутствии подогрева и при соприкосновении с окруж. атмосферой t° застывания треб. не выше -40° С.

²⁾ При т. н. „сухом“ производстве 160—180° С.

³⁾ В зависимости от типа и мощности требуемая фирмами вязкость колеблется.

⁴⁾ Для вентиля. Для клапанных: 6—8/50°.

⁵⁾ С прим. жиров—кисл. ч. не выше 5,0.

⁶⁾ Или выше, в завис. от t° пара.

⁷⁾ Для дистиллатов—2,0, для масел с прим. жиров—5,0.

⁸⁾ Для дистилл.—0,05.

Кислотн. число (максим.)	Содерж. тверд. асфальта (максимум), в %	Сод. смол. вещ. (максим.), в %	Содерж. воды (максимум), в %	Содерж. золы (максимум), в %	Содерж. тверд. прим. (максимум)	Содерж. жиров (максимум), в %	Род продукта
0,05	0	0,1	0	0,1	0	—	Очищен.
0,2	0	—	0,1	0,02	0,01	0	„
0,2	0	—	0	0,02	0,01	3,0	„
0,2	0	0,2	0,1	0,01	0,01	0	„
0,4	0	—	0,1	0,02	0,01	0	„
0,4	0	—	0,1	0,02	0,01	разл.	Очищен. или с прим. жиров.
1,4 ⁵⁾	0,5	—	0,5	0,1	0,01	„	Цил. масло чистое или с прим. жиров.
1,4 ⁵⁾	0,1	—	0,5	0,1	0,01	„	„
0,6 ⁷⁾	0 ⁸⁾	—	0,1	0,02	0,01	„	Очищ., десстилл. или с прим. жиров.
0,2 ⁵⁾	0	—	0,1	0,02	0,01	„	Очищен. или с прим. жиров.
0,5 ⁵⁾	0	—	0,1	0,05	0,01	„	„
0,5 ⁷⁾	0 ⁹⁾	—	0,1	0,05	0,01	„	Очищ., десстилл. или с прим. жиров.
0,2 ¹⁰⁾	0	—	0,1	0,02	0,01	„	Очищ. или с прим. жиров.
0,4 ¹²⁾	0 ⁸⁾	—	0,1	0,02	0,01	„	Очищ., десстилл. или с прим. жир.
0,05 ¹⁴⁾	0	—	0,1	0,01	0,01	„	Очищен. или с прим. жиров.
0,4 ¹⁵⁾	0 ¹⁶⁾	—	0,1	0,05	0,01	0	„ десстилл.

⁹⁾ Для десстилл.—0,2.

¹⁰⁾ Для масел с прим. жиров—3,0.

¹¹⁾ Для 4-х тактн.; для 2-х тактн.: 6—8,5/50°.

¹²⁾ Для десстилл.—1,0, для масел с прим. жиров—5,0.

¹³⁾ Новообразов асф. не выше 0,3% после 60 час. нагрев. до 150° С.

¹⁴⁾ Для масел с прим. жиров—0,5.

¹⁵⁾ Для десстилл.—1,0.

¹⁶⁾ Для десстилл.—0,05.

Марка	Фирма	Уд. вес	Нач. кипен. (1-я капля из колбы)	Перех. до 100°, в %	Перех. до 150°, в %	Конеч кипения (t° и % переход.)
„Средн.“ бензины:						
Дополин	ДАПГ	0,7376	41°	27,8	78,8	200°/95,0
Стеллин	„Ренания“	0,7368	46°	46,5	92,5	170°/94,9
Мотоген	„Олекс“	0,7371	41°	26,5	81,0	205°/98,0
„	„Ольхаг“	0,754	40°	38,0	90,4	180°/98,2
Румынский	Гамбургск.	0,7418	47°	39,9	91,6	175°/97,5
Доби	„Стиннес-Рибек“	0,7420	40°	26,0	74,0	210°/97
Тяжелые бензины:						
Гераклин	ДАПГ	0,7539	45°	15,0	77,0	188°/98,6
Крафталин	„Ренания“	0,7528	30°	23,0	78,5	195°/96
Бензино-бензолов. смесь:						
Дуолин	ДАПГ	0,7596	38°	39,4	84,6	185°/97,3
Олексин	„Олекс“	0,7811	53°	30,0	82,3	195°/96,2
Спиртовые смеси „Монополин“:						
I	Упр. спирт. монополии.	0,7992	43°	88,6	91,5	187°/97,4
II	„	0,7986	44°	88,9	92,0	187°/97,7
III	„	0,7835	45°	94,0	95,2	183°/97,7
IV	„	0,7837	44°	94,3	95,4	183°/97,9
V	„	0,7823	42°	84,0	89,5	187°/97,8

В настоящее время для германского масляного рынка наибольший интерес представляют автолы, потребление которых возрастает в соответствии с ростом потребления всего автомобильного топлива, т. е. быстрее, чем растет потребление бензина. Наиболее высокосортные автолы вырабатываются из американских масел типа брайт-сток. Высокое качество этих исходных продуктов позволяет удовлетворять очень высоким требованиям. Автолы о-ва „Дейтше Вакуум“, марки „Гаргойль Мобильойль“ (от А до Е) имеют вязкость при 50° в пределах от 4,5 до 31,96. Наиболее вязкие из этих автолов застывают при — 1°, имеют вспышку при 202°, уд. в. 0,9492.

„Мобильойль“ В имеет вязкость при 50° в 10,95 и застывает при + 4°, вспышка при 204°. „Мобильойль“ В имеет вспышку при 243°, застывает при — 7°, при вязкости E/50°—17,90. Автолы о-ва „Ренания“ имеют вязкость E/50° до 12,22 при застывании при — 13°, вспышка при 221°. Зеленый автол марки „Вальволин“ ААА фирмы „Вальволин“ имеет вязкость E/50° — 26,0, вспышка 287°.

Что касается цилиндрических масел, то высший предел требований характеризуется маркой „Экстра ЛЛ“, фирмы ДАПГ, темно-коричневого цвета. Эта марка имеет вязкость E/50°—100,3, E/100° — 9,2, вспышка при 333° застывание при + 13°. Марка „Экстра“ той же фирмы, светло-зеленого цвета, имеет вязкость E/50°—33,2, E/100° — 3,6, вспышка при 268°, застывание при + 3°. Цилиндровое масло марки „Гаргойль“ 600 W, фирмы „Дейтше Вакуум“ с примесью 5,5% жиров, имеет вязкость E/50°—26,5, E/100° — 3,88, вспышка при 289°, застывание при + 5°. Марка „Космос“ той же фирмы имеет вязкость E/50°—35,95, E/100° — 3,83, вспышка при 276°, застывание при — 1°.

Что касается смазочных масел, вырабатываемых из нефтей германского происхождения, немного более дешевых, чем импортные масла, то одна из марок „Дейтше Вакуум“ имеет вязкость E/50° 42,6, E/100° — 3,68, вспышка при 255°, застывание при + 4°. О-во ДПАГ вырабатывает полный ассортимент смазочных масел из ганноверской масляной нефти. Эти масла обозначаются общей маркой DEW. Из этих масел наиболее легкие сорта машинного масла имеют вязкость E/50° от 3,71 до 4,8, вспышку от 181° до 189°, застывание при — 8°. Средние сорта этих машинных масел ДПАГ имеют вязкость E/50° от 5,93 до 7,92, при вспышке от 195° до 216°. Общим недостатком ганноверских масел является высокое застывание, в виду чего они применяются преимущественно летом, однако некоторые из них имеют застывание — 11°. Самые вязкие из германских машинных масел о-ва ДПАГ имеют вязкость E/50°—13,2, вспышку при 227°, застывание при — 6°.

Цилиндровое масло ДПАГ HR № 403, для перегретого пара, имеет вязкость E/50°—0,50,5, E/10°—4,15, вспышка при 293°, застывание при + 12°, уд. вес—0,9621.

Газойль

Германские таможенные правила содержат требование, чтобы до 300° переходило не менее 70%, в противном случае продукты относятся к смазочным маслам. Газойль о-ва „Ренания“ имеет уд. вес 0,845, начало кипения при 195°, до 250° переходят 32,2%, до 300° — 85,6%.

Керосин о-ва ДАПГ имеет уд. в. 0,8157, вспышку по Абель-Пенскому 63°, начало кипения при 162°, до 250° переходит 79,1%, конец кипения при 291°. Керосин о-ва ДПАГ, высшей марки, американского происхождения имеет уд. в. 0,7916, вспышка по Абель-Пенскому 38°, начало кипения при 123°, до 250° переходит 92,5, конец кипения при 275°.

Мазут о-ва „Ренания“, повидимому, из Венецуэлы, марки С, имеет уд. вес 0,966, вспышка при 126°, вязкость E/50°—34,11.

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Нижеследующая сводка имеет целью указать, какие из многочисленных и разнообразных применяемых в Германии и описанных в литературе методов испытания нефтепродуктов являются наиболее распространенными ч как бы стандартными.

1. Бензины

При исследовании бензинов применяют только определение удельного веса и дробную перегонку по Энглеру. При этом удельный вес определяется или пикнометром или ареометром, а разгонка по Энглеру делается на аппарате Энглера, по варианту Уббеллоде-Гольде. Оба эти метода описаны в книгах: А. Ф. Добрянского „Анализ нефтяных продуктов“, М.—Лг. 1925 г., стр. 21 и 39, и Holde—„Kohlenwasserstofföle und Fette“, седьмое издание, 1924 г. стр. 4 и 101. По результатам разгонки вычисляют „Кенцифер“ (число Оствальда), т. е. коэффициент, характеризующий среднюю температуру кипения бензина. Способ его вычисления описан в статье В. Оствальда, напечатанной в „Petrol. Ztschr.“, от 20 июля 1925 г., стр. 1323.

2. Керосины

Удельный вес определяется так же, как и у бензинов. Требуемая иногда разгонка керосина делается точно так же по Энглеру-Уббеллоде-Гольде. Температура вспышки определяется на аппарате Абель-Пенского, описанном в книгах: Добрянского, стр. 172, и Гольде, стр. 143. Цвет—на аппарате Штаммера, описанном у Добрянского на стр. 195 и у Гольде—на стр. 137. Содержание серы определяется по способу Геслер-Энглера, описанному у Добрянского на стр. 187 и у Гольде на стр. 149. Светосила керосина определяется при помощи фотометра; этот аппарат и метод описаны у Гольде на стр. 152.

3. Газойль

Удельный вес определяется пикнометром или ареометром. Вспышка определяется на аппарате Маркуссона, описанном в книге Добрянского на стр. 264 и у Гольде на стр. 46, а также в книге „Richtlinien für den Einkauf und die Prüfung von Schmiermitteln“, 4-е издание, стр. 57. Разгонка по Энглеру производится и на особом медном аппарате Энглера для минеральных масел, описанном в книге Гольде на стр. 103.

4. Смазочные масла

Удельный вес определяется пикнометром или ареометром. Температуры вспышки и воспламенения определяются аппаратом Маркуссона. Температура застывания определяется по методу „Штокпункт“, вязкость—обычным способом на вискозиметре Энглера. Проба на эмульсирование производится встряхиванием 100 куб. см. масла с 50 куб. см. соляного раствора в пробирке. Содержание воды определяется при помощи отгонки ее от раствора масла в ксилоле. Содержание золы определяется сжиганием масла и прокаливанием остатка. Механические примеси определяются фильтрованием бензольного раствора масла. Кислотность определяется титрованием раствора масла 1/10 нормальным спиртовым раствором едкого кали. Содержание смол и твердого асфальта определяется при помощи выделения их осадителями. Подробно все упомянутые аппараты и способы описаны в книге „Richtlinien für den Einkauf und die Prüfung von Schmiermitteln“, 4-е и 5-е издание, которая содержит в себе все необходимые сведения об испытании смазочных масел, а также и в книге Гольде, стр. 188—265, и у Добрянского, стр. 204—286. Цвет масел оценивается по внешнему виду, без

аппаратов. Иногда температура вспышки масел определяется на аппарате Мартенс-Пенского, описанном в книге Добрянского на стр. 260 и у Гольде на стр. 42. При поставке смазочных материалов железным дорогам температуру их застывания определяют в V-образной трубке. Описано у Гольде на стр. 230 и у Добрянского на стр. 227.

Температура разжижения густых смазок определяется по Уббелюде; описано в книге „Richtlinien für den Einkauf und die Prüfung von Schmiermitteln“, стр. 60. Температура размягчения твердых смазок, а также асфальтов определяется по Кремер-Сарнову; описано там же на стр. 62. Эти методы описаны также у Гольде на стр. 42 и 321.

5. Прочие продукты

Другие нефтепродукты, не указанные выше, как-то: соляровые масла, мазуты, различного вида топливо и т. д. исследуются также описанными выше методами.

В некоторых, сравнительно редких, случаях требуется определять у нефтепродуктов и иные, не указанные выше свойства, как-то: теплотворную способность, коэффициент преломления, иодные числа и т. д. Методы определения этих свойств, а также и подробный ход анализа специальных продуктов, как-то: асфальта, трансформаторных масел, консистентных смазок, вазелинов и т. д. исчерпывающе изложены в книге Holde „Kohlenwasserstoffe und Fette“ 7 издание, Берлин, 1924 г., и Добрянского „Анализ нефтяных продуктов“. Москва, 1925 г.

УПАКОВКА И РЕКЛАМА

Поставка бензина и смазочных масел крупным покупателям производится в вагонах-цистернах. Смазочные масла поставляются также и при оптовых продажах в железных (или деревянных) бочках емкостью большей частью по 200 литров. В этом случае железная бочка, по большей части, остается собственностью поставщика, который взимает за прокат ее особую плату. За аренду вагонов-цистерн взимается поденная плата, нормально колеблющаяся в пределах от 2 до 3 мк. Продажа в деревянных бочках обыкновенно производится вместе с бочкой, за которую обычно насчитывается 6 мк. Поставки бензина розничным фирмам производятся обычно развозкой в авто-цистернах емкостью от 2 до 5 тыс. литров. Авто-цистерны большей частью являются собственностью поставщика. Имеются также транспортные предприятия, специально занимающиеся перевозкою нефтепродуктов. Доставка керосина производится либо попрежнему конной развозкой, либо в авто-цистернах. Бензина и керосина в жестянках в настоящее время больше не продают. На масляном рынке оптовики продают масла своих марок в жестянках емкостью от 5 до 50 кг.

На вагонах-цистернах, составляющих собственность фирмы или находящихся в постоянной аренде у фирмы, обычно имеется название фирмы и ее торговый знак. На авто-цистернах также обычно имеется реклама поставщика. На жестянках для масел всегда имеются исполненные большей частью в красках марки масел, надписи и знаки рекламного характера. Очень большую роль играет реклама при розничном отпуске бензина из насосов. Насосы снабжаются светящимися фонарями. В целях рекламы придается большое значения архитектуре бензинораспределительных пунктов, при чем самая постройка навильонов отчасти преследует рекламные цели. В отношении типа и стоимости бензинораспределительных пунктов германский рынок

постепенно догоняет американский, т. е. вместо индивидуальных насосов все чаще воздвигаются более или менее монументальные павильоны. Это в значительной степени вызывается рекламными соображениями. Помимо всего этого, крупнейшие германские нефтяные фирмы применяют плакатную рекламу, рекламу путем проспектов и объявлений.

Плата за прокат бочек при сдаче потребителю товара в бочках, как правило, определяется в общей сумме с платой за разлив и составляет обычно 1,75 мк. за 100 кг. Эта плата включает прокат бочки на срок 6—8 недель. В случае недостаточной кредитоспособности покупателей берется залог в размере 20 мк. за бочку. Правила проката бочек отчасти предусмотрены бензиновой конвенцией.

Нижеследующие данные характеризуют цену бочек фоб Гамбург. Цены относятся к лету 1928 г. Бочки сваренные, внутри и снаружи оцинкованные, с двумя массивными обручами и двойными концевыми креплениями изнутри и снаружи, с отверстиями в 60 мм, снабженными нарезкою.

Объем в литрах	200	300	400	400
Вес	50	75	95	80
Цена в шиллингах	20/9	28/6	34/3	31/—

ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ

Таможенные ставки для минеральных масел

(За 100 кг. в мк.)

	Брутто	Набавка за тару	Всего (нетто)	Пониженная ставка
Легкий бензин (уд. вес ниже 0,750)	6.—	1.74	7.74	2.50
Тяжелый бензин (уд. вес выше 0,750)	6.—	1.50	7.50	1.80
Прочие минеральные масла с уд. весом выше 0,830 (смаз. и топливн.)	10.—	2.—	12.—	—
Газойль с уд. весом 0,830—0,850 при 15° (при 300° переходит не меньше 70%)	6.—	1.20	7.20	1.80
Жиры	12.—	1.56	13.56	—
Смазочный мазут	10.—	1.30	11.30	—
Свечи	23.—	3.68	26.68	—
Церезин	15.—	1.95	16.95	—

Смазочными считаются все нефтепродукты с удельным весом выше 0,830, с точкой кипения свыше 300° или дающие при перегонке при 300° менее 70%. Сырая нефть оплачивается пошлиной как смазочное масло, если имеет удель-

ный вес выше 0,885, или же если при перегонке отходит менее 40%, между 150° и 320°. Всякое минеральное масло с удельным весом выше 0,830, не являющееся сырой нефтью, подлежит оплате пошлиной, как смазочное масло. Это распространяется также на газойль, если его удельный вес выше 0,830 и если до 300° переходит не больше 70%, хотя бы он и был непригоден в качестве смазочного масла и применялся как моторное топливо. До января 1924 г. разрешался беспошлинный ввоз легких минеральных масел с удельным весом до 0,830 (бензин) для сельских хозяйств и ремесленников в количестве, не превышающем 10 тонн в год. С 1-го января 1924 г. эта льгота отменена.

Помимо пошлины, обложение нефтепродуктов косвенными налогами в Германии не производится. Проект введения косвенного налога на автомобильное топливо обсуждался в 1929 г. в заинтересованных кругах.

В январе 1929 г. германский журнал „Erdoel und Teer“ поставил вопрос о реформе таможенного обложения нефтепродуктов и об отказе от классификации их по уд. весу.

ВОДНЫЕ И Ж.-Д. ТАРИФЫ

Тарифы германских ж.-д. на перевозку нефтепродуктов наливом в ж.-д. цистернах

(За 100 клг. в мк.)

Расстояние	В 15-тонн. цистернах	В 10-тонн. цистернах
Газойль, класс Е. Ф. 1928 г.		
100 клм.	0,53	0,64
300 "	1,24	1,49
500 "	1,78	2,13
800 "	2,26	2,72
Бензин и масла, тариф А.		
100 клм.	1,41	1,51
300 "	3,46	3,71
500 "	5,02	5,37
800 "	6,46	6,92
Синтетический бензин, тариф Д.		
100 клм.	0,81	0,93
300 "	1,95	2,24
500 "	2,82	3,24
800 "	3,62	4,16
Бензол, тариф С.		
100 клм.	0,98	1,08
300 "	2,36	2,60
500 "	3,42	3,76
800 "	4,40	4,84

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ Ж.-Д. ТАРИФЫ

При перевозке нефтяных продуктов по ж. д. производятся скидки с общего тарифа для определенных направлений.

Льготный тариф 14. Для германской сырой нефти, перевозимой на нефтеперегонные заводы.

Льготный тариф 14а. Для бензина, добываемого из бурого угля.

Льготный тариф 42. Для перевозок в Швейцарию бензина, бензола и всех осветительных и смазочных масел.

Льготный тариф 43. Для перевозок между германско-польскими, германско-верхне-силезскими, польско-верхне-силезскими, германско-чехословацкими и германско-австрийскими пограничными станциями, а также придунайскими перевалочными пунктами—Регенсбургом, Деггендорфом и Пассау.

Льготный тариф 44. Для прямых перевозок между прирейнскими передаточными пунктами: Маннгейм, Карлсруэ и Кельн, с одной стороны и германско-швейцарскими пограничными станциями, с другой.

Льготный тариф 54. Для перевозок нефтяных остатков (уд. вес не ниже 0,835 при 20°С. и точка воспламенения 100°С.) из германских портовых пунктов до находящихся внутри страны нефтеперегонных заводов для полной переработки.

С 1-го января 1927 г. изменен льготный тариф для транзитных перевозок румынских нефтепродуктов (тариф Д 115).

С 1-го мая 1927 г. введен тариф прямого грузового германско-бельгийского сообщения между станциями германских ж. д. и станциями бельгийских ж. д.

С 12-го июля 1927 г. льготный тариф Д 44 для перевозок минеральных масел группы 4 в Швейцарию, действовавший лишь от станций Маннгейм и Людвигсгафен до Базеля и Шафгаузена, распространен на станции Зинген и Констанц. Одновременно тарифные ставки до Базеля снижены на 24—35%.

С 1-го июля 1927 г. введен транзитный льготный тариф 93а для перевозок от придунайских перевалочных пунктов в Тироль (Форарльберг и Лихтенштейн).

С 15-го января 1927 г. введен льготный тариф для бензина, полученного синтетическим путем, также с примесью до 1½% пентакарбонилжелеза, перевозимого в цистернах с места производства. Этот тариф применяется со станций Corbetha, Kötzschen (завод И. Г. в Леуна) и Людвигсгафен (Badische Anilin u. Sodafabrik) до 284 станций германской ж.-д. сети. Перевозимый по этому тарифу синтетический бензин оплачивается по ставкам тарифной группы Д.

В 1928 г. введен новый льготный тариф на провоз нефтей русского, румынского и персидского происхождения, не подвергшихся перегонке или очистке и непригодных для смазочных или осветительных целей, из германских портов до чехо-словацких пограничных станций. Предоставление льготного тарифа обусловлено поставкой минимального количества в 8.800 тонн до 15-го мая 1929 г. каждым отправителем.

Летом 1928 г. на конференции в Мюнхене было достигнуто соглашение всех заинтересованных сторон по вопросу о тарифах на перевозки по железнодорожной магистрали Гамбург—Триест. По этому соглашению железнодорожная сеть Чехо-Словакии разделяется на северную и южную часть линией, проходящей от Пильзена южнее Праги через Колин, Пардубице и Фридланд до Звардона. Северная часть отнесена к сфере тарифного суверенитета Гамбурга и Бремена, южная же часть—к сфере адриатических портов.

Тарифы речных перевозок

Лихтера по Эльбе

Исходный пункт Гамбург

От Гамбурга с грузом	На Берлин	На		
		Магдебург	Торгау	Дрезден
С разгруженной тонны				
500 тонн или больше	Мк. 7,25	Мк. 6,25	Мк. 10 —	Мк. 11 —
450 " до 499 тонн	" 7,50	" 6,50	" 10,25	" 11,25
400 " " 449 "	" 7,75	" 6,75	" 10,50	" 11,50
350 " " 399 "	" 8,25	" 7,25	" 11 —	" 12 —
300 " " 349 "	" 8,75	" 7,75	" 11,50	" 12,50
250 " " 299 "	" 9,25	" 8,25	" 12 —	" 13 —

Во время мелководья—особые соглашения.

Во время льда добавочно 2 мк. с тонны.

Предоставлено на нагрузку и выгрузку 72 часа, каждый превышенный час—по 5 мк.

Лихтера по Рейну

Лихтера емкостью около 650 тонн и больше. С погруз. Фрахт от Роттердама, Антверпена или Эртвелде тонны

На Дуисбург или Дюссельдорф Мк. 4,37¹/₂На Кельн или Бонн " 4,87¹/₂

На Людвигсгафен или Маннгейм " 8,35

Уплата фрахта в Роттердаме. На погрузку и выгрузку предоставлено 120 час. Сталийные—5 мк. в час или 120 мк. в сутки. При выгрузке в двух местах назначения конечный пункт должен разгружать не меньше 325 тонн.

Лихтера по Дунаю

Речные дунайские тарифы пароходства I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesell. (I. D. D. S. G.) характеризуются нижеследующими цифрами (в амер. цент. за 100 клг.).

	Тариф 1 кл. (бенз., уайт- спирит и смаз. масла)	Расстояние ккм	Тариф 2 кл. (проч. прод.)
Джиурджи—Регенсбург	93	1885	85
Джиурджи—Деггендорф	92	1791	84
Ольтеница—Регенсбург	95	1949	87
Ольтеница—Деггендорф	94	1885	86
Чернавода—Регенсбург	97	2079	89
Чернавода—Деггендорф	96	1985	88
Браила—Регенсбург	99	2208	91
Браила—Деггендорф	98	2114	90
Галац—Регенсбург	100	2229	92
Галац—Деггендорф	99	2135	91
Орсова—Регенсбург	89	1424	81
Орсова—Деггендорф	88	1330	80

Плата за проход через Железные Ворота составляет 1 цент за 100 клг.

Аренда ж.-д. цистерн

Плата за аренду ж.-д. цистерн колеблется в зависимости от числа вагонов, от срока аренды и от того, кто платит за ремонт и осмотр тормазов. При арендовании цистерн на трехлетний срок у о-ва „Цистерна“ (Берлин) арендная плата взимается от 50 мк. в месяц и выше. При краткосрочном арендовании у того же о-ва плата составляет 100 мк. в месяц.

СТОИМОСТЬ ОПЕРАЦИЙ С БЕНЗИНОМ И СМАЗОЧНЫМИ МАСЛАМИ

Пропуск через морской склад в Эртвельде (в мк. за тонну). Приемка — 0,24; отпуск — 0,55. Аренда: для бензина — 1,23 (4 оборота в год), для масел — 2,25 (2 оборота в год); страховка: для бензина — 0,25, для масел — 0,50; утечка: для бензина — 0,90, для масел — 0,80. Всего для бензина — 3,17, для масел — 4,35.

Пропуск через морской склад в Гамбурге (в мк. за тонну). Для бензина: аренда — 0,96, приемка — 0,95, отпуск — 1,26, утечка — 0,95, страховка — 0,17, а всего 4,29. Для смазочных масел: приемка, отпуск и аренда — 3,78, утечка — 0,95, страховка — 0,17, а всего 4,90.

Эти данные относятся к арендованным складам. При наличии собственной стоимости может быть уменьшена на 25 — 30%.

Речная доставка наливом и пропуск через внутренний речной склад в Людвигсгафене (в мк. за тонну): фрахт Эртвельде-Людвигсгафен — 8,75, страховка в пути — 0,40, утечка в пути — 1,60, приемка — 0,15, аренда резервуаров — 2,20, отпуск — 0,5, страховка на складе — 0,50, складская утечка — 0,80, а всего 14,45.

Речная доставка наливом и пропуск через внутренний речной склад в Берлине (в мк. за тонну). Фрахт Гамбург-Берлин — 7,25, надбавка на 2 месяца ледохода (2,0 в месяц), в среднем 0,33, надбавка на мелководье за 2 месяца — в среднем 0,08, страховка в пути (2% летом, 3% зимой, в среднем 2½%) — 0,42, утечка в пути — 1,68, пр. расх. и сборы — 0,12, аренда — 2,10, приемка — 0,84, отпуск — 1,26, страховка — 0,17, утечка — 1,89, таможенный залог — 0,75, а всего 16,89.

Для других германских речных портов речная доставка наливом и пропуск через внутренние речные склады обходятся (в мк. за тонну): Магдебург — 18,50, Дрезден — 21,80, Дуисбург — 12,80, Кёльн — 16,30, Людвигсгафен — 20,0.

Собственный парк ж.-д. цистерн дает по сравнению с арендой экономию около 25%.

Калькуляция подвозки к бензино-распределительному насосу и отпуска из насосов. Расчет исходит из распределительного склада, пропускающего около 100.000 литров в месяц. Подвозка бензина производится по ж. д., за что подъездные ж. д. взимают 0,30 мк. за 100 л. Цистерна опорожняется в 24 ч., так как простой обходится в 0,19 мк. за 100 л., при аренде цистерн в 3,0 мк. в сутки.

Общие складские расходы, то есть налив из цистерн в резервуар и отсюда в авто-цистерны или бочки — 0,75, подвозка до насоса, включая страховку и ремонт, — 1,0, амортизация насоса (8 лет) — 0,025, 12½% амортизационных — 0,0025, содержание смотрителя — 1,6, освещение — 0,10, реклама (транспаранты, вывески и пр.) — 0,09, а всего 3,567 за 100 л. или 47,55 за тонну.

КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ

Схема для исчисления себестоимости бензина при отпуске из насосов приводится ниже

Беря за основу мировую цену на бензин 60 — 62° в 9½ цент. за галл. и сравнивая ее с германской розничной, получаем следующую картину:

9½ цент. × 364 = 8 долл. 34,58 за тонну	145,24	мк.
Фрахт 13 шил.	13,2	мк.
Страховка и путевая уценка 1½% с мк. 160	2,40	"
	<u>15,63</u>	"
Минус 1½% (для перевода в метротонны)	2,41	мк.
	<u>158,46</u>	мк.
Перевалка, страховка, уценка на океанском складе	4,20	"
	<u>162,66</u>	мк.
Речной трансп., путевая уценка, страховка	7,50	мк.
Перевалка на речном складе	8 —	"
	<u>15,50</u>	"
	<u>178,16</u>	мк.
Или за 100 кг.	17,82	"
Пошлина	7,75	"
	<u>25,57</u>	мк.
Или за 100 литров	19,18	"
Доставка к насосу	1,50	"
Процентное вознаграждение арендатору насоса 14% с 33 мк.	4,62	"
	<u>25,30</u>	"

ЦЕНЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ НА ГЕРМАНСКОМ РЫНКЕ

Среднегодовые цены на нефтепродукты в Германии

В марках за 100 кг.

Г о д ы	Керос., оплач. пошл. в цистернах фр. ст. Берлин	Бензин 0,740, оплач. пошл. в цистерн. фр. склад Берлин	Бензол для автом. 0,875 в бочках доставкой в Берлин	Монополин "Экстра" 0,780 в цистерн. фр. скл. в Берлине	Газойль америк. в цист., оплач. пошл., фр. скл. в Гамбурге	Буруг. топливо зав. среднегерманск. р.
1913	20,00	36,00	25,00	—	15,95	9,00
1924	24,27	39,14	42,45	—	15,88	11,70
1925	24,43	39,49	50,17	—	17,71	13,15
1926	26,83	37,22	53,58	—	17,82	17,19
1927	27,24	31,97	44,49	30,69	17,00	17,38
1928	—	—	—	—	—	—

Цены вышеприведенной таблицы являются всецело номинальными и сугубо ориентировочными. Для периода до 1928 г. вообще чрезвычайно трудно указать цены действительных сделок, поскольку рынок находился в крайне ненормальных условиях, в виду войны нефтетрестов с независимыми. Чтобы подорвать оптовиков, не имевших собственных насосов, тресты при сравнительно высоких ценах при отпуске из насосов делали непомерные скидки при продажах бочками или цистернами. Одним из результатов этого явилось установление о-вом „Дерунафт“ скидки так наз. „боевого пфенига“, начиная с августа 1927 г. Помимо ненормального соотношения между ценами при продаже бочками и при отпуске из насосов, цены на бензин в Германии в 1926 г. и в особенности в 1927 г. и первой половине 1928 г. были вообще ненормально низки, вследствие острой конкуренции между самими нефтетрестами. Начиная со второго квартала 1928 г., германский бензиновый рынок вступает в полосу более упорядоченного развития. В марте была заключена первая конвенция между основными фирмами, и цены начали приближаться к американскому паритету. Вслед за конвенцией начались переговоры по вопросу о контингентировании всего сбыта бензина в Германии и о точном регламентировании всех видов бензиновых продаж и скидок. Переговоры закончились выработкой бензиновой конвенции, вступившей в силу с 1/х 1928 г.

Соотношение цен на различные сорта горючего в различных местностях характеризуется нижеследующей таблицей: колебание этого соотношения объясняется тем, что бензол в районах рейнской тяжелой индустрии продается дешевле, чем в других районах.—Цены в мк. за 100 литр.

Города	Стандартные сорта бензина (так наз. „средний“ бензин)	Бензол (Бензол-Фербанд)	„Арал“, бензино-бензольная смесь Бензол-Фербанда 60%/40%	„Монополин“, смесь спирта с бензином или бензолом
	до 8/1 1929 г. с 8/1			
Гамбург	32 31	43	36	32
Бремен	34 33	44	38	34
Берлин	33 32	44	37	33
Бреславль	36 35	45	40	36
Дрезден	35 34	45	39	35
Лейпциг	35 34	45	39	35
Хемниц	35 34	45	39	35
Магдебург	35 34	44	39	35
Ганновер	35 34	44	39	35
Кассель	36 35	45	40	36
Франкфурт н/М.	34 33	44	38	34
Маннгейм	34 33	44	38	34
Штуттгарт	36 35	45	40	36
Мюнхен	35 34	45	39	35
Регенсбург	35 35	46	39	35
Нюрнберг	35 34	45	39	35
Дюссельдорф	34 34	43	38	34
Кельн	34 33	43	38	34
Кенигсберг	36 35	45	40	36
Штеттин	36 35	45	40	36

НЕФТЯНЫЕ ФИРМЫ, РАБОТАЮЩИЕ НА ГЕРМАНСКОМ РЫНКЕ

Германские нефтеторговые фирмы распадаются на 3 группы: 1) импортеры, 2) оптовики и 3) розничники.

За послевоенный период произошли очень большие изменения как в соотношении между этими 3 категориями, так и вообще в структуре германских торговых фирм. Десятилетие перед войной характеризовалось на германском рынке борьбой со „Стандардом“, который издавна занимал доминирующее положение на германском рынке, тогда преимущественно керосином. Борьбу со „Стандардом“ вели с одной стороны быстро росшая группа „Шелл“, а с другой стороны германские национальные нефтеторговые концерны ДЕА и ДПАГ, которые олицетворяли стремления германских банков Дисконто-Гезельшафт и Дейтше-Банк к экспансии в румынской и галицийской нефтепромышленности. Что же касается масляного рынка, размеры которого перед войной были почти так же значительны, как и в настоящее время, то на нем, помимо „Шелла“, ДЕА и ДПАГ, конкуренцию „Стандарду“ составляло т-во Нобель с русскими маслами. Борьба со „Стандардом“ отчасти сблизила группу „Шелл“ с германской национальной группой. В целях борьбы с монополией американского керосина возник проект государственной керосиновой монополии, одно время бывший близким к осуществлению. После войны германский нефтяной рынок утратил свой характер преимущественно керосинового, а место керосина стал постепенно занимать бензин. Доминирующая роль „Стандарда“ уменьшилась еще до войны, а после войны, в связи с сокращением потребления керосина, роль „Стандарда“ еще уменьшилась, поскольку его нефтеторговая организация исторически доминировала именно в керосиновой торговле. К началу послевоенного периода „Шелл“ уже занимал положение на ряду со „Стандардом“. Конкурируя между собой, оба мировых треста вступили в полосу обостренной борьбы с национальной нефтеторговой группой, крупнейшие представители которой — ДЕА и ДПАГ — к тому времени утратили производственную базу в румынской и галицийской нефтепромышленности. Это обстоятельство значительно ослабило боеспособность ДЕА и ДПАГ. Помимо них, национальная группа в 1921 - 1922 г.г. была представлена рядом новых нефтеторговых фирм, возникших в период инфляции. С 1922 г. начинается период особенно острой борьбы „Стандарда“ и „Шелла“ со всей национальной группой, начиная с импортеров и кончая розничниками, сила сопротивления которой к тому же была ослаблена дефляционным кризисом 1923 и 1924 г. — ДЕА и ДПАГ сумели сохранить независимость от мировых нефтетрестов до 1925 г., когда они объединили свои нефтяные интересы в о-ве ДПАГ, ставшем нефтеторговой организацией Англо-Персидской Компании. Последняя с этого времени занимает на германском рынке видное положение на ряду с „Шеллом“ и „Стандардом“. Что же касается керосиновых и бензиновых оптовиков, то мировые тресты вели и с ними ожесточенную и успешную войну путем введения системы продаж из насосов и вложения огромных капиталов в насосную сеть. В несколько лучшем положении находились масляные оптовики, которые сумели сохранить значительные позиции на рынке. На рынке автомобильного горючего, на ряду с мировыми нефтетрестами, крупную роль играет объединение германских производителей бензола — Бензол-Фербанд.

ДПАГ (Deutsche Petroleum Aktiengesellschaft, Berlin)

Первоначально представлявшее собою нефтяные интересы Дейтше-Банк, о-во ДПАГ, начиная с 1926 г., представляет собою объединение всех предприятий по импорту, переработке и торговле природной нефтью Дейтше-

Банк и Дисконто-Гезельшафт. С созданием этого объединения, прекратилась конкуренция между о-вами ДЕА, с одной стороны, и ДПАГ и Рютгерсверке — с другой. До этого объединения о-во ДЕА имело двойственный характер: с одной стороны, нефтепромышленного предприятия, а с другой — предприятия по выработке минеральных масел и химических продуктов из бурых углей. С 1926 г. о-во ДЕА вместе с о-вом Рютгерсверке сохранило в своем непосредственном управлении все угольные предприятия, передав все свои нефтяные инсталляции, нефтеперерабатывающие заводы и нефтеторговую организацию (главная фирма „Олекс“) о-ву ДПАГ, взамен чего получило контрольный пакет ДПАГ. Таким образом, в настоящее время ДПАГ контролируется о-вами ДЕА и Рютгерс. Правление ДПАГ было составлено из следующих лиц: Карл Адлер, Эрнст Ленер, Оскар Шааршмидт и Бела Силаши. Этот же состав правления был переизбран летом 1928 г. В наблюдательный Совет входят представители нижеследующих банков: Дейтше-Банк, Дисконто-Гезельшафт, банкирский дом Гарди и Ко, Дармштадт-унд-Национал Банк, Коммерц-унд-Приват-Банк, Шаффгаузеншер Банкферейн, Дрезденер-Банк, Миттельдейтше Кредит-Банк, Банкирский Дом Блейхредера, Берлинер-Хандельсгезельшафт. Предприятия ДПАГ распадаются на следующие группы:

1) Добыча нефти в Ганноверском районе и переработка этой же нефти. Сюда относятся промысла бывш. о-ва ДЕА, предприятия по добыче битуминозного мела в Гейде, нефтеперегонный завод в Ганновер-Линде, нефтеперегонный завод в Берлине-Шенеберг.

2) Заводы для переработки импортной нефти и нефтяного сырья и нефтяные инсталляции для импорта нефти. Сюда относятся нефтеперерабатывающие заводы в Вильгельмсбурге (Гамбург), нефтеперерабатывающий завод в Рейнау с инсталляциями в Маннгейме и бензиновый завод в Берлине-Лихтенберг.

3) Складские и нефтеторговые предприятия. Основное нефтеторговое предприятие ДПАГ до слияния последнего с ДЕА носило фирму ДПФГ (Deutsche Petroleum Verkaufs-Gesellschaft). Слияние ДПАГ и ДЕА привело к слиянию ДПФГ с основной нефтеторговой фирмой ДЕА — о-вом „Олекс“, а образовавшееся новое нефтеторговое предприятие получило название „Olex“, Deutsche Petroleum Verkaufs-Gesellschaft. Через это о-во в настоящее время осуществляется вся торговая экспансия ДПАГ. Первоначально акционерный капитал о-ва „Олекс“ на 60% находился в руках ДПАГ и на 40% — в руках Англо-Персидской Компании, но в конце 1928 г. ДПАГ продало часть своего пакета Англо-Персидской Компании по курсу 125%. За последние 3 года о-во „Олекс“ произвело капитальных затрат на сумму около 30 млн. мк. и располагает к середине 1929 г. около 6.000 бензиновых насосов. Кроме этой фирмы, к группе нефтеторговых предприятий ДПАГ относятся: о-во „Олекс“ в Вене и о-во „Гунния“ в Будапеште. Ранее принадлежавшее ДПАГ о-во „Олекс“ в Цюрихе перешло в 1927 г. целиком к Англо-Персидской Компании.

В руках О-ва ДПАГ с 1929 г. осталось 25% акций о-ва „Олекс“. Для о-ва ДПАГ преимущество этой сделки заключается в том, что Англо-Персидская Компания возьмет на себя задолженность по капитальным затратам о-ва „Олекс“ за последние годы, а также обеспечит необходимые средства для капитальных затрат на будущее время. В 1929 г. были сообщения о восстановлении в той или иной форме участия о-ва ДПАГ в румынской нефтепромышленности, именно в о-ве „Стеа Романа“. Восстановление прежнего германского участия произойдет, повидимому, частью за счет участия Англо-Персидской Компании, частью за счет румынского национального капитала, имеющего в настоящее время больше половины всех акций, хотя и не

вполне, повидимому, ликвидировавшего задолженность, образовавшуюся в связи с переходом к нему этого большинства. Восстановление участия германского капитала в румынской нефтепромышленности, повидимому, стоит в связи с германо-румынским соглашением от 10/xi 1928 г. о ликвидации взаимных претензий и с попытками экономического сближения между Румынией и Германией после перерыва в 11 лет. Соглашение от 10/xi 1928 г. (ратифицировано в феврале) предусматривало уплату Германией Румынии 75 млн. мк, из которых 30 млн. мк. Румыния получила немедленно после ратификации. Солидный опыт работы германского капитала в Румынии в течение десятилетия перед войной заставляет считаться с возможностью эффективного сотрудничества этих стран в настоящее время, что будет безразличным для европейского нефтяного рынка.

О-во „Олекс“ имеет отделения в Берлине, Бреславле, Дортмунде, Гамбурге, Ганновере, Кельне, Лейпциге и Маннгейме. Кроме этих отделений, о-во „Олекс“ контролирует ряд нефтеторговых фирм, действующих в различных районах Германии, как-то: Deutsche Oel-Import G. m. b. H., „Olex“ Bayerische Petroleum G. m. b. H., Kohlbrand Industrie—G. m. b. H., „Steaua Romana“ Petroleum G. m. b. H., Norddeutsche Mineraloel Lagergesellschaft m. b. H., Saarlaendische Olex Petroleum G. m. b. H., и др.

При объединении о-в ДЕА и ДПАГ капитал последнего был повышен с 24 до 35 млн. мк. и таким остается до сих пор. Баланс на 31 декабря 1927 г. характеризуется нижеследующими данными (в млн. мк; в скобках приводятся для сравнения данные предыдущего баланса): баланс сведен в сумме 47,1 млн. мк. „участия“ значатся в сумме 18,8 (19,6), „заводское имущество“ и пр. — 10,1 (10,9), „товарные запасы“ 3,1 (3,2), „дебиторы“ — 13,8 (16,9), „кредиторы“ — 7,4 (13,0), „отчисления и резервы“ — 3,7 (3,7). По счету прибылей и убытков валовая прибыль значится в сумме 3,5 (4,1), „расходы“ — 0,6 (0,8), „проценты“ — 0,3 (0,7), „амортизация“ — 2,0 (2,0). Чистая прибыль 1927 г. выразилась в 502.000 мк., а вместе с перенесенной прибылью предыд. года — 1.051 тыс. мк. Дивиденд за 1927 г. опять не выплачивается, и прибыль переносится на следующий год. В годовом отчете за 1927 г. указывается на трудные условия работы и на удовлетворительное развитие всех предприятий. Высказывается надежда на улучшение результата в связи с оздоровлением германского бензинового рынка в 1928 г. На годичном собрании акционеров ДПАГ 28/iv 1928 г. был заявлен протест против того, что годовой отчет и баланс о-ва „Олекс“ снова не опубликован. На это председатель Совета указал, что по коммерческим соображениям отчет и баланс о-ва „Олекс“ не могут быть опубликованы.

Об инсталляциях ДПАГ см. также стр. 145-146.

ДЕА (Deutsche Erdoel-Aktiengesellschaft, Berlin)

Начиная с 1926 г. о-во ДЕА непосредственно не принимает участия в нефтяной промышленности, ограничиваясь добычей угля и переработкой каменноугольных и буроугольных смол. Однако, о-во ДЕА владеет акциями ДПАГ в размере 18,8 млн. мк. из общей суммы 35 млн. мк. и потому рентабельность его определяется также нефтяным рынком. Как отмечает отчет о-ва за 1927 г., рудники Бисмарк, несмотря на значительные капитальные затраты и рационализацию, не дали благоприятных результатов. Рудники Кенигсгрубе около Магдебурга переживают в настоящее время стадию рационализации. Предприятия по добыче бурого угля развивались удовлетворительно. Заводы по переработке бурого угля и смолы в Рознице дали максимальную продукцию за все время своего существования. Сбыт свечей значительно увеличился. За 1927 г. о-во выплатило на свой капитал

в 100 млн. мк. дивиденд в 7% против 6% в 1926 г. В балансе на 31/xii — 1927 г. „сооружения“ и „участия“ вместе значатся в сумме 105,7 млн. мк. против 84,1 в предыдущем балансе, „банковские вклады и дебиторы“ — 27,0 (40,7), „кредиторы“ — 20,4 (18,6).

Комментируя последний баланс о-ва ДЕА, „Франкфуртер Цейтунг“ указывает, что правление воспользовалось происшедшей в 1927 г. перегруппировкой предприятий о-ва для того, чтобы затемнить свой баланс и сделать невозможной критическую оценку опубликованных данных.

ДАПГ (Deutsch - Amerikanische Petroleum Gesellschaft, Hamburg)

О-во ДАПГ представляет собою филиал американского о-ва „Стандард оф Нью-Джерси“, учрежденный в 1890 г. для сбыта нефтепродуктов в Германии. Правление о-ва состоит из нижеследующих лиц: Пауль Харнейт, Генрих Дотцерт, Франц Клазен, Ф. Бреме, Генрих Бреме, Кристоф Шмидт. В наблюдательный совет среди прочих входят: б. канцлер Куно (председатель), банкир Макс Варбург (заместитель председателя). О-во связано с банками: Ферейнсбанк, Дрезднербанк. Отделения имеются в нижеследующих городах: Берлин, Бремен, Бреславль, Хемниц, Дрезден, Дюссельдорф, Эрфурт, Франкфурт на Майне, Гамбург, Ганновер, Кенигсберг, Лейпциг, Магдебург, Маннгейм, Мюнхен, Нюрнберг и Штеттин. Продажа продуктов ДАПГ производится из 16.000 пунктов (не считая насосов). Филиалами о-ва в Германии являются нижеследующие: Mineraloel-Raffinerie vorm. August Korff, Koenigsberger Handels-Compagnie A. G., Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import G. m. b. H.

В 1926-1928 г.г. о-во произвело капитальные затраты на сумму около 60 млн. мк. на оборудование сети бензинс-распределительных насосов, число которых достигло к середине 1929 г. приблизительно 12.000.

Баланс о-ва на 31/xii 1927 г. сведен в сумме 95,7 млн. мк. против 94,5 в предыдущем балансе. „Товары“ значатся в сумме 35,5 (39,3), „недвижимость, транспорт, машины, движимое имущество“ — 38,5 (33,1), „дебиторы“ — 17,6 (18,1). Акционерный капитал составляет всего 18 млн. мк., между тем как „кредиторы“ — 71,5 (72,7). Чистая прибыль за 1927 г. составила 2,4 (3,7), дивиденд за 1927 г. выплачен в размере 9%.

Об инсталляциях о-ва см. также стр. 145.

„Ренания-Оссаг“ („Rhenania-Ossag“ Mineraloel-Werke A. G., Duesseldorf)

О-во „Ренания“ было учреждено в 1917 г. и постепенно сделалось основным предприятием группы „Шелл“ для работы на германском рынке. Правление состоит из нижеследующих лиц: Генрих Шпет, Герман Шютте, К. д'Арно-Геркенс, Отто Штерн. О-во связано с нижеследующими банками: 1) Рейхсбанк, 2) Шаффгаузеншер Банкферейн, 3) Дейтше-Банк, 4) Симонс и Ко, 5) Дельбрюк фон-Дер Хайдт и Ко, 6) Дельбрюк, Шиклер и Ко, 7) Фон-дер Хайт, Керстен и С-я, 8) Дрезднер-Банк, 9) Банкирский дом Бр. Рехлинг. Первоначально производственную базу о-ва представлял нефтеперегонный завод в Маннгейме, около Дюссельдорфа. С 1925 г. о-во приобрело контроль над о-вом нефтеперегонных заводов „Оссаг“ (Штерн-Зонненборн) в Гамбурге, с годовой продукцией около 65.000 тонн. В 1928 г. о-во „Оссаг“ совершенно слилось с о-вом „Ренания“. О-во „Оссаг“ имело отделения в Кельне, Берлине, Маннгейме, а в Дрездене — завод по выработке высокосортных масел (Дейтше Волтольверке). Кроме указанных пунктов о-во „Ренания-Оссаг“ имеет в настоящее время инсталляции во многих других городах. За последние годы о-во „Ренания“ очень расширило свое асфальтовое дело

и является в настоящее время крупнейшей германской фирмой по торговле асфальтом. В начале 1927 г. о-во „Ренания-Оссаг“ увеличило свой акционерный капитал с 40 до 80 млн. мк. О-во произвело за 1926-1928 г.г. крупные капитальные затраты на насосную сеть и владело в середине 1929 г. 12.000 насосов. Баланс на 31/хп 1927 г. сведен в сумме 181,0 млн. мк. против 117,0 в предыдущем году. Помимо увеличения акционерного капитала с 40 до 80 млн. мк., облигационный долг возрос с 20,2 до 40,7 млн. мк., (выпущен облиг. заем в 12 млн. флоринов), „кредиторы“ сократились с 48,2 до 41,3 млн. мк., „амортизационные отчисления“ возрасли с 8,6 до 19,0 млн. мк. На стороне актива этому соответствует увеличение „оборудования“ с 45,4 до 71,6 млн. мк., „транспорта“ — с 8,0 до 11,8 млн. мк., и появление статьи „неоплаченные акции“ в размере 30 млн. мк. В сентябре 1928 г. о-во опубликовало сообщение об увеличении акционерного капитала еще на 20 млн. мк., т. е. до 100 млн. мк. Одновременно сообщается о новых капитальных затратах. Дополнительный выпуск акций будет размещен между прежними акционерами, причем половина выпуска уже расписана. Среди новых капитальных затрат — нефтяные инсталляции в Карлсруэ, стоимостью в 1,8 млн. мк. и в Торгау — стоимостью в 1,5 млн. мк., а также постройка крупного собственного здания в Гамбурге стоимостью 5 млн. мк. Правление о-ва переводится из Дюссельдорфа в Гамбург.

„Дейтше Вакуум“ (Deutsche Vacuum Oel Aktiengesellschaft, Hamburg)

О-во было учреждено в 1899 г. американской компанией „Вакуум Ойл“. Акционерный капитал — 20 млн. мк. Правление состоит из И. Беренса и К. Энгельбрехта. О-во специализировалось на производстве смазочных масел (марка „Гаргойль“). Масляные заводы о-ва расположены в Шулау, на берегу р. Эльбы, и в Ослебсгаузене, около Бремена, и имеют пропускную способность около 100 тыс. тонн в год. Отделения: в Берлине, Бреславле, Дрездене, Дюссельдорфе, Франкфурте, Гамбурге и Нюрнберге. Баланс на 31/хп 1927 г. сведен в сумме 27,2 млн. мк. против 21,7 млн. мк. в предыдущем году. Акционерный капитал возрос с 10 до 20 млн. мк., а „кредиторы“ уменьшились с 11,3 до 5,5 млн. мк.

На стороне актива возрасли „товары“ с 9,2 до 12,2 млн. мк. и „дебиторы“ — с 3,3 до 5,8 млн. мк. В счете прибылей и убытков „расходы“ значатся в сумме 6,4 млн. мк., „амортизация“ — 0,8 млн. мк. „Валовой доход“ — 8,9 млн. мк. Дивиденд за 1927 г. выплачен в размере 10%.

„Дейтше Газолин“ (Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft, Berlin)

О-во образовано после ликвидации концерна Стиннеса, который проектировал создание крупного нефтяного треста с производственной базой в Аргентине и Соед. Штатах. Часть нефтяного о-ва „Стиннес-Рибек“ из конкурсной массы перешла к германскому химическому тресту И. Г. и была преобразована в нефтеторговое о-во „Дейтше Газолин“. О-во имеет в Германии около 1.500 насосов и продает автомобильное горючее как выработки И. Г., так и других видов, а также смазочные масла и другие химические продукты предприятий „Рибек-Монтанверке“. И. Г. через „Рибек-Монтанверке“ владеет 51% акционерного капитала „Дейтше Газолин“, остальные 49% распределены между о-вами ДАПГ и „Ренания“. О-во является монопольным распределителем „моталина“, вырабатываемого И. Г. (бензин с примесью пентакарбонил-железа), а со времени пуска в ход завода И. Г. в Леуна — также и так наз. „синтетического бензина“ И. Г. Результат торговой деятельности о-ва не поддается анализу в виду неясности баланса. В конце 1926 г. капи-

тал о-ва был снижен до 2,2 млн. мк. и затем вновь повышен до 11 млн. мк. Но следующий год (кончая 31/iii 1927 г.) снова дал убыток в размере 2,7 млн. мк., который был перенесен на следующий год. 1927-1928 г. фактически также дал крупный убыток в размере около 4 млн. мк., который был покрыт взносами главных акционеров, являющихся и поставщиками реализуемых о-вом продуктов. Это надо понимать в том смысле, что договоры на поставку продуктов между о-вом и его акционерами-поставщиками невыгодны для о-ва. Баланс на 31 марта 1928 г. сведен в сумме 30,8 млн. мк. против 29,0 в предыдущем году.

Главный акционер о-ва „Дейтше Газолин“ — германский химический трест И. Г. — является крупнейшим объединением во всей германской промышленности, увеличившим свой акционерный капитал осенью 1926 г. с 600 до 1.100 млн. мк. Баланс И. Г. на 31/iii 1927 г. сведен в сумме 1.818 млн. мк., причем нераспределенный акционерный капитал составляет 290 млн. мк. По счету прибылей и убытков общие расходы выразились в 48,8 млн. мк., амортизация — 74,7 млн. мк. и прибыль — 103,2 млн. мк.

Кроме перечисленных важнейших фирм, на германском нефтяном рынке имеется еще ряд второстепенных импортеров, которые в общей сложности участвуют в реализации бензина не больше 10%. Из этих фирм должны быть отмечены нижеследующие.

НИТАГ (Naphta-Industrie und Tankanlagen A. G., Berlin)

Существует с 1922 г., капитал 2 млн. мк., баланс же на конец 1927-1928 г. сведен в сумме 8,5 млн. мк. против 6,4 по предыдущему балансу. В активе главным изменением является увеличение статьи „нефтеналивные суда“ с 0,4 до 2,4 млн. мк., что отражает собою приобретение в отчетном году 2 нефтеналивных судов общим водоизмещением в 10 тыс. тонн, которые частью эксплуатируются, а частью сдаются в аренду. Залоговая оценка судов по пассиву значится в 1,4 млн. мк. Кроме того, „кредиторы“ возрасли с 3,3 до 4,1 млн. мк. Чистая прибыль за последний год составила 196 тыс. мк., выплачено 6% дивиденда, против 10% за 1924-1926 г.г. Основные инсталляции о-ва расположены в Вильгельмстафене, где они арендуются у военного ведомства. Инсталляции состоят из 4 крупных резервуаров. Кроме того, о-во имеет инсталляции в новой гамбургской нефтяной гавани.

О-во НИТАГ тесно связано с банком Гарди и К-о. О-во связано с нижеследующими нефтеторговыми фирмами: United Oil Import, Ltd. (кап. 100.000 мк.); Caucasian Oil Corp., København (кап. 3 млн. д. кр.); Caucasian Hand. Ges. m. b. H., Berlin (кап. 150 тыс. мк.); Akt.-Ges. Russisch - Baltische Mineraloelwerke, Riga (кап. 150 тыс. лат); Rheinische Naphta Ind. A.—G., Bonn (кап. 150 тыс. мк.); Union Caucasienne des Naphtes (кап. 200 тыс. фр.).

ОЛЬХАГ (Allgemeine Oelhandels Ges. m. b. H., Hamburg)

Существует с 1921 г. В 1926 г. капитал о-ва был увеличен до 6 млн. мк. Одновременно был заключен договор с американской компанией „Атлантик Рифайнинг“ об использовании емкости и об участии в увеличении капитала. Таким образом, через „Атлантик Рифайнинг“ о-во „ОЛЬХАГ“ связывается с группой „Стандарт“. Но главное участие в о-ве имеет концерн Ганиэль, который с 1921 г. обнаружил стремление к участию в нефтяной промышленности. Главные инсталляции о-ва в Гамбурге, емкостью в 30 тыс. тонн, кроме того имеются инсталляции в Берлине, Магдебурге, Гагене, Франкфурте. Число бензиновых насосов достигает 500.

МАВАГ (Mineraloel und Asphalt Werke A.-G., Berlin)

Акционерный капитал — 1 млн. мк., баланс на конец 1927 г. сведен в сумме 2,7 млн., причем „кредиторы“ значатся в сумме 1,3 млн. мк. О-во имеет инсталляции в Остермооре. Акции о-ва находятся в руках у 2 групп: группа Фридрих Мину и химическая фабрика Фрейбург, представляемая д-ром Гретцингер. Ведшиеся о-вом в течение продолжительного времени переговоры с французской „Компанией химических продуктов и нефтеперерабатывающих заводов в Берр“ закончились заключением соглашения осенью 1928 г. о совместной постройке во Франции (в Берр, около Марселя) нефтеперерабатывающего завода, для чего французская компания увеличивает свой капитал до 100 млн. фр. Завод предполагают строить на переработку 300 тыс. тонн в год. Повидимому, на заводе будет впервые применен в промышленном масштабе разрабатываемый в течение долгого времени сложный немецкий крекинг-процесс д-ра Меламида. Все необходимое оборудование на сумму в 9 млн. мк. будет поставлено немецкой группой в счет репарационных платежей.

О-во заводов Шиндлера (Oelwerke Julius Schindler, G. m. b. H., Hamburg)

О-во имеет капитал в 2,4 млн. мк., причем 49% акций — в руках Лю Ойль Компании. Основные инсталляции о-ва — в Гамбурге (в Нейгофе) емкостью 30 тыс. тонн. В Нейгофе же главный нефтеперерабатывающий завод о-ва, кроме которого о-во имеет заводы в Пейне (Ганноверский район) и Ольденбурге. О-во имеет 3 нефтеналивных парохода, которые эксплуатируются филиальным о-вом „Маскономо“. О-во не участвует в бензиновой торговле, специализировавшись всецело на смазочных, вазелиновых и трансформаторных маслах.

О-во заводов Альбрехт и К-о (Mineraloelwerke Albrecht & Co., Hamburg)

Существует с 1884 г. О-во имеет связь с американской „Сан Ойль Ко“. Капитал по последнему балансу составляет 2 млн. мк., „кредиторы“ же — 5,6 млн. мк. О-во имеет нефтеперерабатывающий завод в Гамбурге с пропускной способностью в 150 тонн в сутки и с нефтехранилищами емкостью 25 тыс. тонн. Инсталляции имеются также в Штеттине, Маннгейме, Дуйсбурге. О-во специализировалось исключительно на смазочных маслах и специально на вазелиновых, так наз. „белых“ маслах. Кроме завода в Гамбурге, владеет, совместно с Rotterdamsche Olie Import Maatschappij, Rotterdam, фирмой Niederrheinische Mineraloelwerke Albrecht Co., G. m. b. H., Duisburg-Wanheimerort., учр. в 1925 г.

О-во заводов Шлимана (Ernst Schliemann's Oelwerke G. m. b. H., Hamburg)

Учреждено в 1876 г. Имеет нефтеперерабатывающий завод в Гамбурге (на о-ве Штейнвердер), там же инсталляции на 18 тыс. тонн. Специализировалось исключительно на смазочных, вазелиновых и трансформаторных маслах.

О-во „Дейтше Фанто“ (Deutsche Fanto Mineraloel Industrie, G. m. b. H., Hamburg)

Учреждено в 1921 г. Акционерный капитал — 300 тыс. мк. О-во имеет инсталляции в Гамбурге емкостью в 30 тыс. тонн, а также в Магдебурге и собственный нефтеналивной флот, состоящий из 12 эльбских речных судов общей емкостью в 8 тыс. тонн, и морского нефтеналивного парохода в 1.350 тонн,

а также парк из 50 ж.-л. цистерн. О-во связано с нижеследующими фирмами: Sociétés Réunies des Pétrloes Fanto Soc. An., Genf, Act.-Ges. für Mineraloel Industrie vorm. David Fanto & Co, Wien.

Петрольблок (Erdoelges. Petrol-Block m. b. H., Berlin)

Существует с 1921 г., инсталляции в Вильгельмсгафене.

ДЮПАГ (Deutsche-Uebers eische Petroleum Akt.-Ges., Hamburg)

О-во преобразовалось в 1924 г. из б. фирмы „Фрейнд, Иоски и Ко“ Капитал — 500 тыс. мк. О-во имеет связь с группой „Стандарт“. Инсталляции — в Гамбурге, в новой гавани.

О-во Филипп Мюзам (Philipp Muehsam A.-G., Berlin)

Существует с 1874 г. Капитал — 1 млн. мк. Район действия — Берлин.

ЭРИАГ (Erdoel-Industrie—Akt. Ges., Berlin)

Учреждено с 1921 г. Капитал — 375 тыс. мк. О-во контролируется австрийской группой „Галлия“. С 1927 г. связано с о-вом „Дерунафт“ совместно учреждением для розничной продажи бензина о-ва „Дероп“, но в середине 1929 г. все акции о-ва „Дероп“ были выкуплены о-вом „Дерунафт“.

Помимо импортеров, нижеследующие нефтеторговые фирмы имеют некоторое значение на германском рынке.

„Depi“ Petroleum A.-G., капитал 100 тыс. мк.

Gesellschaft für Benzin und Oelverkauf, G. m. b. H., Berlin, капитал 100 тыс. мк., связано с группой Petschek, Прага.

Jame B. Berry's Sons Co, G. m. b. H., Hamburg., филиал одноименной американской компании в Oil City, Соед. Штаты.

Mineraloelprodukte Lagergesellschaft, Berlin, капитал 500.000, торговая организация польской группы „Лиманова“.

Oelwerke Hugo Kantorowicz, Hamburg.

Westfaelische Mineraloelwerke W. H. Schmitz, Dortmund.

Gebürder Simon A.—G., Stuttgart., сущ. с 1885 г.

Hahneroel Oelwerke A. G., Minden (Westfalen). Завод и инст. на канале Эмс-Везер.

Continental Oelwerke A.-G., Boehlitz-Ehrenberg. Капитал 100 тыс. мк., завод и инсталл. в Бёлице.

Zeller und Gmellin, Eislingen, завод в Эйслингене, сущ. с 1866 г.

Erdoel-Import G. m. b. H.

Valvoline Oel Co G. m. b. H., сущ. с 1908 г.

С производством жидкого топлива из угля разнообразными способами, помимо старых предприятий буроугольной смолперегонной промышленности, связан целый ряд новых предприятий, из которых важнейшие перечислены ниже:

ЭВАГ (Erdoel-Verwertungs Akt.-Ges., Berlin)

Капитал — 3 млн. мк. О-во является собственником патентов Бергиуса и связано с Internationale Bergin Kompagnie for Olie en Kolenchemie, Haag, (капитал 200 тыс. флор.). Контролируется германским химическим трестом И. Г., приобретшим право применения патентов Бергиуса в Германии.

О-вом ЭВАГ контролируются следующие предприятия: Deutsche Bergin A.-G. für Kohle und Erdoel-Chemie, Heidelberg-Rheinau, капитал 1 млн. мк. В(пытный завод в Рейнау). — Steinkohlen Bergin A.-G., капитал 150 тыс. мк. oгаunkohlenprodukte A.—D.

A.-G. für Kohleveredelung und Kohleverflüssigung, Duisburg-Meiderich

С 1927 г. строит завод в Дуисбурге для переработки каменноугольной мелочи по способу Бергиуса в количестве 50 тыс. тонн в год, стоимостью около 5 млн. мк.

A.-G. für Kohleverwertung, Essen — предприятие угольного синдиката в Эссене.

Teerverwertung A.-G. — предприятие рурских коксопромышленников.

Kohleveredelung A. G. (группа АЕГ), капитал 2 млн. мк., установки для перегонки бурого угля новейшими способами (во вращающихся ретортах и др.) с пропуски, способн. 1000 тонн в сутки.

Весьма крупную роль на германском бензиновом рынке играет торговое объединение германских производителей бензола — Бензол-Фербанд (Benzol-Verband, G. m. b. H., Vochum). Учреждение его было вызвано ожесточенной конкуренцией между различными производителями бензола, вследствие чего цена на бензол в Германии долгое время была ниже, чем на бензин. Б.-Ф. удалось упорядочить бензоловый рынок и поднять цены выше уровня бензиновых цен. В мае 1927 г. договор входящих в состав Б.-Ф. фирм продлен на 10 лет. В 1927 г. в число объединяемых Б.-Ф. фирм вошли производители бензола в Силезии. О размерах распределительного аппарата Б.-Ф. дают представление оценки 1927 г.: инсталляции — 682 тыс. мк., насосные пункты — 974 тыс. мк., перевалочные склады — 101 тыс. мк., наливные суда — 15 тыс. мк. Хотя счет прибылей и убытков за 1927 г. заключен с убытком в 509 тыс. мк., это несколько не характеризует результата деятельности Б.-Ф., поскольку его действительная прибыль скрывается в тех суммах, которые были выплачены производителем бензола за принятую от них продукцию. До середины 1929 г. насосная сеть Б.-Ф. непрерывно расширялась и достигла четырех тысяч насосов. Из всех германских производителей бензола необъединенными являются лишь Клекнер и Гутехофнунгсхютте.

ФРАНЦИЯ

ОБЩИЙ ОЧЕРК НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

По сравнению с довоенным временем французское народное хозяйство сильно изменилось. Присоединение вновь Эльзаса и Лотарингии повлекло за собою не только увеличение французской территории на 5,600 кв. миль и прирост населения на 1.700.000 душ, но сказалось еще и в том, что в стране удвоились запасы руд, добыча угля возрасла на 5—6 млн. тонн, появилась добыча нефти в количестве 60—70 тыс. тонн в год, а также производство калиевых солей. В текстильной промышленности число веретен в бумагопрядильном производстве возрасло на 25%, а число ткацких станков более чем удвоилось.

К Франции перешли также высоко развитые отрасли шерстяной, джутовой, машиностроительной, химической и пищевой промышленности. Германские репарационные платежи позволили восстановить все разрушения, вызванные мировой войной.

Под влиянием всех этих перемен Франция постепенно становится страной с явным преобладанием промышленности над сельским хозяйством, хотя принимаются меры к поддержанию и улучшению сельского хозяйства. Посевная площадь несколько сократилась после войны. Уменьшился также и живой инвентарь, т. е. скот. Зато усилилось применение искусственного удобрения азотом и суперфосфатами, и проводится в широком масштабе тракторизация сельского хозяйства. Недостаток в рабочих руках восполняется пришедшим элементом из Испании, Италии, Бельгии, Чехо-Словакии и Польши.

Показатели французского народного хозяйства

	1913 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Добыча угля (в тыс. тонн)	40.844	38.556	44.982	48.091	52.453	52.847	52.430
Выплавка чугуна (в тыс. тонн)	5.207	5.468	7.693	8.505	9.430	9.326	10.097
Производство стали (в тыс. тонн)	4.687	5.302	6.670	7.464	8.617	8.306	9.387
Судостроение: Спущено на воду (в тыс. тонн)	176	—	80	76	121	44	82
Добыча руды (в тыс. тонн)	21.918	23.349	29.044	35.598	39.318	45.671	49.328
Оборот внешн. торговли (млн. герм. мк.)	12.394	—	—	18.275	16.275	13.730	17.221
Эмиссия займов и капиталов (в млн. фр.)	3.577	31.273	15.774	16.956	22.537	29.034	40.960

	1913 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Индекс цен:							
„Статистик жeneralь“	100	419	489	550	703	617	621
Прожиточный индекс	100	333	369	400	505	514	519
Число хлопчато-бумажн. веретен (в тыс.)	7.400	. . . . .	. . . . .	9.428	9.511	9.567	. . . . .
Жел.-дор. грузооборот (млрд. тонно-ккм.)	26,2	. . . . .	. . . . .	. . . . .	43,9	33,5	. . . . .

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТА

Следующая таблица характеризует рост автомобилей во Франции за последние 7 лет, на 1/1 каждого года.

	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Легковых	240.143	290.928	371.348	473.551	594.438	630.000	757.668
Груз. автобусов	123.009	156.987	203.588	247.755	280.000	296.800	330.683
Вауэюретки	9.621	20.426	27.452	29.530	27.541	29.200	26.585
Итого	372.773	468.341	602.388	750.836	901.979	956.000	1.114.936
Мотоциклов	—	—	102.400	120.000	155.000	185.000	301.914
Общ. мощность в 1.000 л. с.	—	—	—	7.317	8.422	9.147	12.123

Общая мощность французского автотранспорта, исчисленная в лошадиных силах, составила на 1/1 1929 г. 12.123.426 л. с. против 9.147.353 л. с. на 1/1 1928 г., 8.421.950 л. с. на 1/1 1927 г. и 7.316.767 л. с. на 1/1 1926 г. Следовательно, рост автотранспорта по общей мощности двигателей не только не затухает, но даже ускоряется. Приблизительно 15% всего автотранспорта приходится на долю Парижа и его окрестностей.

В Париже насчитывается около 14.000 таксомоторов, из коих около 3.500 принадлежат шоферам, а остальные — мелким и крупным прокатным обществам, которых насчитывается более 500. Автобусов в Париже имеется свыше 1.400, которыми в 1926 г. было перевезено свыше 332 млн. пассажиров, при среднем суточном пробеге одного автобуса в 114 км. и средней годовой перевозке 260.000 пассажиров. Длина автобусных линий в Париже возросла с 420 км. в 1924 г. до 588 км. в 1927 г., т. е. на 40%.

При относительной зажиточности населения и хорошем состоянии дорог (в 1924 г. имелось 52.256 км. шоссе и 175.620 км. грунтовых дорог) Франция еще далеко не является насыщенной автомобилями.

Распределение автомобилей во Франции по департаментам (на конец 1928 г.)

Департамент	Пассажирские автомобили	Грузовые автомобили	Газоходы	Циклоотки	Мотоциклы	Моторные лодки	Общая мощность двигателей (в л. с.)
Ain	4.900	2.516	2	221	2.500	8	81.520
Aisne	9.282	5.694	15	269	2.760	13	12.714
Allier	7.722	3.688	4	228	3.745	—	116.360
Alpes (Basses)	1.489	859	4	88	1.444	—	30.125
Alpes (Hautes)	864	519	—	51	579	—	17.011
Alpes-Maritimes	17.674	6.978	—	385	3.389	340	292.966
Ardèche	3.171	1.729	11	157	2.632	—	44.250
Ardennes	5.204	2.560	3	196	2.855	8	92.247
Ariège	1.264	813	4	80	926	—	28.480
Aube	4.687	2.777	10	145	2.381	2	93.287
Aude	5.934	1.874	9	232	3.165	—	112.296
Aveyron	3.313	1.683	3	186	1.926	26	51.636
Bouches-du-Rhône	19.249	8.171	4	747	8.011	1.265	300.426
Calvados	10.647	6.228	5	245	2.481	60	102.013
Cantal	3.233	1.205	78	187	1.627	—	49.816
Charente	5.710	3.055	1	210	3.296	—	97.666
Charente-inférieure	9.004	4.265	10	353	4.318	29	117.908
Cher	4.923	2.632	6	199	3.361	1	58.731
Corrèze	2.624	1.289	3	72	1.144	—	55.494
Côte-d'Or	6.995	2.782	8	387	4.688	9	134.097
Côtes-du-Nord	4.733	2.562	8	136	2.605	26	74.625
Creuse	1.414	1.414	8	75	1.771	—	37.786
Dordogne	2.188	2.856	5	239	2.934	5	106.672
Doubs	5.266	2.332	12	563	2.988	4	115.643
Drome	6.920	2.292	6	297	3.857	1	84.128
Eure	9.704	4.162	1	308	3.293	30	125.227
Eure-et-Loire	7.107	2.365	4	229	3.449	—	108.600
Finistère	5.812	2.615	4	229	2.736	88	73.915
Gard	6.839	2.797	2	367	3.798	1	104.516
Garonne (Haute)	6.818	3.397	10	333	2.122	3	105.693
Gers	3.273	2.022	5	202	1.776	—	50.276
Gironde	20.679	9.302	13	632	7.241	389	287.850
Hérault	9.797	2.967	2	324	4.802	59	146.347
Ile-et-Vilaine	7.198	2.801	16	172	2.232	43	124.122
Indre	4.316	2.145	7	125	2.503	—	79.325
Indre-et-Loire	7.516	3.689	20	275	4.946	16	124.016
Isère	10.649	4.130	7	458	5.605	4	162.645
Jura	10.162	4.886	14	211	2.347	3	74.663
Landes	4.334	1.160	4	150	2.847	11	51.842
Loir-et-Cher	5.060	2.496	28	188	2.503	4	82.386
Loire	11.142	5.203	6	314	5.075	4	172.804
Loire (Haut)	2.712	1.367	1	93	1.313	—	45.186

Loire-Inférieure	8.860	3.548	20	342	3.602	211	133.026
Loiret	7.743	4.055	6	265	5.009	4	123.602
Lot	1.851	1.040	6	126	1.405	—	29.514
Lot-et-Garonne	4.610	2.955	6	227	2.381	5	80.446
Lozère	579	202	4	31	452	—	9.890
Maine-et-Loire	8.790	3.315	6	258	4.562	34	147.059
Manche	5.578	3.289	6	158	1.907	35	77.642
Marne	9.318	5.028	38	380	4.111	6	172.360
Marne (Haute)	3.588	1.613	21	210	2.564	—	63.303
Mayenne	4.714	1.725	8	196	1.731	5	70.115
Meurthe-et-Moselle	8.013	4.798	25	393	4.368	5	135.714
Meuse	3.359	2.034	13	202	2.360	—	77.714
Morbihan	3.240	1.947	6	98	1.576	63	61.805
Moselle	5.942	3.137	7	172	3.128	6	83.731
Nievre	1.167	2.133	1	164	1.739	4	84.090
Nord	31.138	12.861	65	560	6.377	14	530.984
Oise	9.513	5.257	5	339	4.403	16	188.589
Orne	6.808	2.444	6	252	2.322	1	99.760
Pas-de-Calais	15.277	6.766	17	495	3.613	16	226.248
Puy-de-Dôme	5.631	3.848	17	224	3.268	—	117.555
Pyrénées (Basses)	8.887	2.914	7	217	1.632	10	107.473
Pyrénées (Hautes)	2.892	1.201	1	122	973	—	45.067
Pyrénées-Orientales	3.416	1.339	1	92	1.206	16	60.105
Rhin (Bas)	8.819	2.687	6	309	3.072	6	129.476
Rhin (Haut)	5.792	8.285	55	161	2.312	—	90.823
Rhône	21.788	8.285	12	628	5.197	22	346.053
Saone (Haut)	3.107	2.004	12	234	1.901	—	60.302
Territoire de Belfort	1.542	740	1	91	640	—	25.231
Saone-et-Loire	8.704	4.254	21	342	4.156	77	140.393
Sarthe	7.809	3.259	12	368	4.380	11	124.046
Savoie	3.113	1.567	105	105	1.662	50	55.907
Savoie (Haute)	5.154	1.915	7	214	2.549	49	83.882
Seine	136.485	42.509	3.696	3.696	31.128	104	2.073.718
Seine-Inférieure	19.312	7.849	9	670	3.128	81	303.731
Seine-et-Marne	9.858	5.221	8	293	4.205	105	178.179
Seine-et-Oise	13.671	12.987	16	198	9.145	124	382.428
Skvres (Deux)	4.697	2.609	14	198	2.408	2	79.226
Somme	9.364	4.869	20	267	2.620	19	135.586
Tarn	5.340	2.103	11	285	2.557	—	75.247
Tarn-et-Garonne	2.291	1.412	2	96	1.072	—	35.730
Var	6.933	3.187	1	251	3.384	313	115.256
Vaucluse	6.710	2.961	1	366	4.213	2	108.776
Vendée	3.846	1.984	1	160	2.021	19	62.704
Vienne	4.056	2.921	10	175	3.350	1	78.045
Vienne (Haute)	4.736	2.707	3	179	2.420	—	73.120
Vosges	5.511	3.196	18	234	3.269	—	105.590
Yonne	5.691	3.818	14	323	4.446	10	105.639
Total	757.668	380.658	905	26.585	301.914	3.929	12.123.426

При определении количества горючего, сжигаемого автотранспортом, мы будем исходить из приблизительных средних норм пробега и расхода горючего:

1. Мотоциклы. Годовой пробег одной машины = 15 км. \times 250 дней = 3.750 км., что при расходе 0,05 л. горючего на 1 км. даст $\frac{3.750 \times 5}{100} = 187,5$ литров или (считая уд. вес бензина = 0,740) 139 кг., а при наличии 155.050 мотоциклов, даст общий годовой расход в 21.545 тонн.

2. Легковые автомобили (включая воатюретки). Годовой пробег одной машины = 40 км. \times 250 дней = 10.000 км., что при расходе 0,15 л. горючего на 1 км. даст $\frac{10.000 \times 15}{100} = 1.500$ л., или (принимая уд. вес бензина 0,740) 1.110 км., а при наличии 621.979 машин даст общий годовой расход в 690.400 тонн.

3. Грузовики и автобусы. Годовой пробег на 1 машину — 50 км. \times 250 дней = 12.500 км., что при расходе 0,25 л. на 1 км. даст $\frac{12.500 \times 25}{100} = 325$ л. или 2.313 кг., а при наличии 280.000 машин даст общий годовой расход в 647.600 тонн.

Весь расход горючего, исчисленный на основании зарегистрированного на 1 января 1927 г. состава автотранспорта, выразится, следовательно, округленно в цифре 1.360.000 тонн. За время с 1 января 1927 г. по 1 января 1928 г. число единиц во французском автотранспорте возросло на 6%, и если предположить, что рост этот протекал равномерно из месяца в месяц, то средний рост за год составил половину с 6%, т. е. 3%. Следовательно, и расход горючего должен был увеличиться на 3% и дать цифру потребления горючего автотранспортом в 1927 г. $1.360.000 + 3\% = 1.400.000$ тонн. К этой цифре следует еще прибавить 1% на утечку, что даст в конечном счете 1.415.000 тонн.

Если сопоставить этот расход с ввозом бензина во Францию за 1927 г., выразившимся в цифре 1.189.422 тонн, то окажется, что импортированный бензин покрыл лишь 84% потребности французского автотранспорта в горючем. Таким образом, 16% или 225.000 тонн расходуемого в автотранспорте горючего составляют другие продукты, т. е. суррогаты бензина, а именно бензол и спирт, подмешиваемые к бензину, а также древесное топливо, сжигаемое в газогенераторах. Выработка бензина внутри страны из местной нефти, которая добывается ежегодно в количестве 65.000 тонн, а также и из привозной нефти, — незначительна. Выработка бензола во Франции не превышает 70.000 тонн в год, а вместе с бензолом, ввозимым из Саарской области, Франция располагает не более 100.000 тонн бензола в год. Спирт (этиловый и метиловый) вырабатывается в еще значительно меньших количествах.

Расход смазки автотранспортом составляет по отношению к расходу горючего 7% для легковых машин, 6% — для грузовиков и 5% — для мотоциклов. На основании этих норм общее потребление смазочных масел в автотранспорте должно было составить за 1927 г. около 138.000 тонн.

Со всех обращающихся во Франции автомобилей взимается налог сообразно с мощностью мотора. С первых пяти лошадиных сил мотора налог взимается в размере 72 фр. с одной лошадиной силы, однако, в общем, не менее 360 фр. за автомобиль. В дальнейшем ставки этого налога повышаются, а именно: от 5 до 10 л. с. налог уплачивается в размере 90 фр. за 1 силу, от 10 до 20 л. с. — по 108 фр. за силу, от 20 до 30 л. с. — по 126 фр. за 1 силу и за мощность мотора сверх 30 л. с. — по 144 фр. за 1 л. с.

Автомобили, потребляющие „национальное“ горючее, а также приводимые в движение генераторами, уплачивают налог в половинном размере. Та же льгота распространяется на автомобили, работающие более 9 лет. С мотоциклов налог взимается по 30 фр. за 1 л. с. Сверх этого основного государственного налога, в пользу городов или коммун взыскивается еще местный налог в размере 17% государственного налога.

Государственный налог с автомобилей и мотоциклов составляет весьма крупную статью дохода во французском бюджете. В 1924 г. этот доход превысил 205, в 1925 г. — 311 и в 1926 г. — 462 млн. фр.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Франция считается колыбелью автомобиля, хотя со временем центр тяжести выделки автомобилей переместился в Соед. Штаты. Все же и в настоящее время Франция занимает второе место среди всех стран мира по числу строящихся в ней авто-машин, и автомобильная промышленность является крупным фактором в общей экономике страны.

По отдельным годам выпуск автомобилей во Франции характеризуется следующими цифрами:

В 1913 г.	45.000	В 1925 г.	177.000
„ 1922 „	75.000	„ 1926 „	196.000
„ 1923 „	110.000	„ 1927 „	190.000
„ 1924 „	145.000	„ 1928 „	210.000

Всего во Франции имеется свыше 100 автомобильных заводов, из коих часть занята производством автомобилей, а часть предназначается для сборки машин из частей, вырабатываемых на других заводах. Крупнейшими фирмами являются: „Рено“, „Ситроэн“, „Пежо“, „Берлиэ“. „Доннэ“, „Маттис“, „Шенар и Валькер“, „Тальбот“ и „Гочкис“, владеющие каждая по несколько заводов. Эти 9 фирм изготовляют массовые, так называемые серийные автомобили, следуя американскому примеру. Кроме таковых, имеются другие заводы, изготовляющие дорогие машины, отличающиеся тщательностью отделки. Крупнейшими заводами этой категории являются: „Панар Левассор“, „Испано-Сюиза“ и „Делоне-Бельвиль“.

Общая продукция автомобилей во Франции в 1928 г. составила около 210.000, увеличившись по сравнению с 1927 г. приблизительно на 10%. Продукция легковых автомобилей в 1928 г. составила около 155.000, а грузовых — около 55.000. Из общего числа французских автомобильных заводов восемнадцать фирм выпустили свыше 83% всей автомобильной продукции. Три крупнейшие фирмы „Ситроэн“, „Рено“ и „Пежо“ производят почти 70% всей продукции. В 1928 г. „Ситроэн“ выпустил около 70.000, „Рено“ — 50.000 и „Пежо“ — 25.000. „Ситроэн“ выпускает легковые автомобили и грузовики, причем около 10.000 выпускаемых им машин — 6-цилиндровые, остальные — 4-цилиндровые. Около 20% всей продукции „Ситроэна“ составляют легкие грузовики. Что касается продукции „Рено“, то за исключением выпущенных двенадцати 8-цилиндровых машин, она почти поровну распределяется между 6-цилиндровыми и 4-цилиндровыми машинами. Грузовики составляют около 20% всей продукции, причем вырабатываются грузовики 3 типов — легкого, среднего и тяжелого.

75% продукции „Пежо“ относится к 4-цилиндровым машинам, и 25% — к 6-цилиндровым. Выпускаемые грузовики в большинстве принадлежат к типу легких.

Легковые машины выпускаются мощностью от 6 до 22 л. с. Из выставленных в Парижском Салоне в 1927 г. 211 автомобилей 133, т. е. 65%, пришлось на долю 4-цилиндровых машин, 59—6-цилиндровых, 16—8-цилиндровых, 2—2-цилиндровых и 1—3-цилиндровый, что объясняется стремлением выработать тип дешевого и экономичного мотора. Экономичность, это—отличительная черта французской машины, отчасти обуславливаемая необходимостью ввозить расходуемое автотранспортом жидкое горючее из-за границы. Вообще же автомобильная промышленность во Франции работает под нажимом американской конкуренции, чем вызваны очень высокие ввозные пошлины на заграничные автомобили. Генеральный тариф составляет 180%, а минимальный—45% стоимости автомобиля.

При изготовлении грузовиков в настоящее время вполне определилась тенденция к сокращению числа типов грузовых машин. В целях достижения возможно большей экономии в пробеге усилено изготовление пятитонных грузовиков, взамен прежних трехтонных.

В результате высоких пошлин, ввоз автомашин во Францию в несколько раз менее вывоза таких, как видно из следующих цифр:

В в о з				
В 1925 г.	16.258	легковых и	153	грузовых автомашин.
" 1926 "	5.365	"	52	" "
" 1927 "	5.109	"	118	" "

В ы в о з				
	Легковые	Грузовые	Мотоциклы	Общая стоимость, в млн. фр.
В 1925 г.	58.928	4.787	3.162	2.155
" 1926 "	54.675	5.096	5.052	2.593
" 1927 "	46.840	5.143	5.193	1.745

Падение вывоза легковых в противоположность растущему вывозу грузовиков и мотоциклов объясняется, главным образом, усилением конкуренции со стороны Соед. Штатов. Вывоз автомобилей из Франции составляет около 15% вывоза Соед. Штатов.

Экспорт 1927 г. распределялся по странам следующим образом:

В Испании	7.080	легковых и	877	грузовых
" Алжир	5.956	"	700	"
" Англию	5.349	"	179	"
" Бельгию	4.416	"	358	"
" Германию	1.244	"	245	"
" Италию	444	"	—	"

Значение автомобильной промышленности в общем хозяйстве страны характеризуется следующими цифрами: а) вложенный капитал достигает 4 млрд. франков, б) стоимость продукции составила за 1926 г. сумму около 7 млрд. франков, в) число занятых рабочих (включая отрасли, обслуживающие автомобильную промышленность)—около 400.000 чел.

Развитие автотранспорта в стране тормозится тем обстоятельством, что большинство заводов все еще не может отрешиться от устаревшего взгляда на автомобиль как на предмет роскоши, доступный только зажиточному классу, и продолжает продавать свои машины за наличный расчет.

Фирмы „Рэно“, „Ситроэн“, „Пежо“ и „Доннэ“ осознали эту ошибку и организовали продажу своей продукции потребителям в долгосрочный кредит (от 12 до 18 месяцев), благодаря чему их заводы сумели сильно расширить свое производство. О каждом покупателе, изъявившем готовность приобрести автомобиль в рассрочку, фирма собирает справки, и если справки эти благоприятны, то покупатель вносит около 25% стоимости наличными деньгами, а остальные 75% траттами, погашаемыми ежемесячно, в течение 18 месяцев, равномерными платежами. Обеспечением исправности платежей служит сам автомобиль, который не может быть продан, заложен или вывезен из Франции до оплаты покупателем всех выданных им заводу тратт. Кроме того, покупатель страхует автомобиль и передает заводу страховой полис на время до полного выкупа машины. Недавно во Франции образовалось несколько специальных обществ для торговли автомобилями разных марок в рассрочку, что, несомненно, приведет к увеличению автотранспорта в стране.

СОСТОЯНИЕ АВИАЦИИ

Гражданская авиация во Франции развивается довольно быстро. По размерам своей воздушной сети Франция занимает второе место во всем мире (первое место принадлежит Германии). Общее протяжение французской воздушной сети определялось в 1926 г. в 12.384 км., что составляет 16,1% мировой сети (в Германии—22,4%). Помимо метрополии, во французских колониях, в Индо-Китае, имелась воздушная сеть в 720 км. Авиация служит для перевозки пассажиров, багажа и почты. За 1926 г. аэропланами было покрыто расстояние в 5.208.000 км., причем регулярные полеты дали 91% этого расстояния. За год было перевезено 18.860 пассажиров, 1.066 тонн багажа и 594 тонн почты, что дало в общей сложности всего лишь 41% нагрузки. Что касается грузов, то авиацией пользуются только для переброски легких и дорогих товаров. В 1920 г. провоз с тонно-мили стоил 1,84 цента, а в 1926 г. он упал до 0,50 центов. В виду нерентабельности гражданской авиации она субсидируется правительством, возмещающим предпринимателям 70% всех их расходов.

Париж является одним из трех главнейших (Лондон, Берлин, Париж) центров воздушного сообщения в Европе. В 1926 г. имелись следующие 6 регулярных международных линий:

Париж-Амстердам	длина	455 км.	длительн. перелета	3½ часа.
„ Берлин	„	905 „	„	8 „
„ Брюссель	„	275 „	„	2¼ „
„ Лондон	„	375 „	„	2½ „
„ Вена	„	1.214 „	„	10¼ „
„ Цюрих	„	488 „	„	4½ „

Кроме того, устанавливаются несколько регулярных линий для сообщений с колониями, в том числе линия через всю Сахару, а также линия Марсель-Барселона-Мадрид.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Для внутренних водных перевозок во Франции создана целая сеть каналов, соединяющих важнейшие речные системы как между собою, так и с главными железнодорожными артериями.

Главными речными системами являются следующие: 1) на севере—реки Сена и Уаза, соединяющие Париж и сев.-вост. промышленную область с Ламаншем, т. е. с Атлантическим океаном, 2) на юге—река Рона, связывающая Прованс и город Лион со Средиземным морем, 3) на западе—река Луара и 4) на юго-западе—река Гаронна, соединяющая Атлантический океан со Средиземным морем. Благодаря существующим каналам можно пересечь водным путем всю Францию с севера на юг по системам рек Сены и Роны, а также выйти через Рейн и северо-западную систему каналов в бельгийскую, голландскую и германскую водные системы. Нефтеторговые фирмы широко пользуются водными путями для перевозки нефтетоваров, преимущественно по реке Сене от атлантического порта Руана до Парижа и по реке Роне от средиземноморского порта Сан-Луи дю Рон до Лиона, а также из марсельского порта. Для наливной перевозки пользуются главным образом баржами с грузоподъемностью в 250 тонн.

Общая длина водных путей во Франции составляет 17.520 км., из коих 5.350 км. приходится на долю каналов. Главным речным портом считается Париж, грузооборот которого за 1926 г. составил 13.400.000 тонн, вторым считается Руан и третьим—Страсбург. Всего грузов перевозилось речным путем за последние два года около 40 млн. тонн в год.

Французский торговый флот значительно возрос после войны. В 1913 г. общий тоннаж исчислялся в цифре 2.555.774 тонн, а в 1927 г. он достиг приблизительно 3.400.000 тонн, т. е. увеличился приблизительно на одну треть. Наливной французский флот располагал в 1919 г. общим тоннажем в 30.000 тонн. В 1924 г. тоннаж этот возрос до 217.000 тонн, а в 1927 г. до 262.000 тонн, из коих 51.000 тонн принадлежит морскому министерству.

В постройке находятся наливные суда с общим тоннажем около 42.000 тонн, которые будут закончены к концу 1923 г. Сооружение наливного тоннажа субсидировалось казною, которая выдала для этой цели в 1925 г. 7,7, а в 1926 г.—8,2 млн. фр.

Торговый флот Франции, работающий на нефтяном топливе, характеризуется по состоянию на 1/VI нижеследующими цифрами (в тыс. рег. тонн).

Г о д ы	Общий тоннаж	В т. ч. парусных	Пароходы всего	В т. ч. с нефтян. топками	Теплоходы
1914	2.319	397	1.922	. . .	. . .
1926	3.490	166	3.277	521	47
1927	3.470	108	3.321	537	40
1928	3.345	89	3.203	558	53
1929	3.379	76	3.234	622	68

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В 1924 г. общее протяжение железнодорожных путей во Франции равнялось приблизительно 42.000 км. Часть этих дорог принадлежит государству и часть—акционерным компаниям.

Главнейшие железные дороги следующие:

- 1) „Эта“ (Etat), обслуживающая север и запад Франции.
- 2) „Париж-Орлеан“, обслуживающая западно-центральный район.

- 3) „Миди“, обслуживающая юго-запад.
- 4) Париж-Лион—Средиземное море, обслуживающая юго-восток.
- 5) „Норд“, обслуживающая северо-восток.
- 6) „Эст“, обслуживающая вост.-центральный район.
- 7) „Эльзас-Лоренн“, обслуживающая Эльзас и Лотарингию.

Все эти дороги, за исключением „Миди“ и „Эльзас-Лоренн“, имеют своим исходным пунктом Париж. Для железнодорожных наливных перевозок нефтепродуктов можно пользоваться прокатными цистернами, предоставляемыми специальными о-вами.

Нижеследующие цифры характеризуют основные показатели французского ж.-д. хозяйства в 1913 и 1928 г.г.

	Длина сети (в тыс. км.)	Число паровозов (в тыс.)	Число пасс. ваг. (в тыс.)	Число тов. ваг. (в тыс.)	Перевезено:	
					Пассаж. (1.000.000)	Грузов (1.000.000)
1913 г.	39,5	14,2	31,5	365	541	204
1927 г.	39,7	18,9	31,9	470	658	231

БАНКИ И КРЕДИТНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Известно о следующих связях отдельных банков с нефтяными группами во Франции.

- 1) Banque de la Seine. Связь с филиалом Англо-Персидской Компании „Сосьете Женераль дез Юиль де Петроль“.
- 2) Banque de Paris et de Pays Bas. Связь со стандартовским филиалом о-вом Standard Franco-Américaine.
- 3) Banque de l'Union Parisienne. Связь с о-вом Раффинери де Петроль дю Нор и с о-вом Петрофина Бельж, а, следовательно, и с группой Петрофина Франсез.

ВВОЗ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Ввоз нефтепродуктов во Францию за 1913 г. и за последние 4 года (1925-28 г.г.) характеризуется следующей таблицей (в тоннах):

	1913 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Бензин	194.800	1.036.900	1.063.663	1.189.422	1.424.964
Масла	144.600	286.580	300.231	225.257	355.862
Керосин	222.500	294.240	260.562	242.445	227.967
Сырая нефть	181.100	2.612	13.785	4.061	14.054
Мазут и газойль	182.400	336.003	403.858	531.188	583.496
Итого	925.400	1.956.335	2.042.099	2.192.374	2.606.343

Эти цифры не являются полными, так как они не включают мазута и газойля, ввозимых непосредственно военно-морским ведомством, каковой ввоз французскими таможами не регистрируется. Этот ввоз за последние 3 года определяется в следующем размере:

	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Мазут	112.450	137.502	168.340
Газойль	6.131	4.125	6.067
Итого	118.581	141.627	174.407
Проч. импорт	1.956.335	2.042.099	2.192.374
Итого весь ввоз	2.074.916	2.183.726	2.366.781

В 1928 г. часть ввоза нефтетоплива для нужд морского министерства включена таможами в общую статистику нефтеимпорта.

Сверх этих количеств было ввезено еще значительное количество асфальта и бензина, а также асфальтового гудрона, вырабатываемого из нефти. Приводим цифры этого ввоза за последние 5 лет (в тоннах):

Г о д ы	Битумов и асфальта	Асфальто- вого гудрона	Итого
1923	50.683	3.975	54.658
1924	61.566	5.726	67.292
1925	44.761	8.464	53.225
1926	35.632	14.233	49.865
1927	38.242	21.628	59.870
1928	17.884	74.532	92.416

Ввоз природного асфальта и бензина, как мы видим, резко падает и еще более резко растет ввоз асфальтового гудрона, вырабатываемого из нефти. Однако, в дальнейшем темп этого роста, вероятно, заметно замедлится, так как часть потребности страны в асфальтовом гудроне будет покрываться продукцией, которая поступит с нового завода Шелла в Руане, предполагаемого для переработки около 400.000 тонн венецуэльской нефти, содержащей значительный процент асфальта.

Часть ввозимого бензина и гудрона реэкспортируется из Франции, причем в цифры экспорта, приведенные ниже, входят частично и гудроны вырабатываемые на месте из каменноугольной смолы.

Вывезено асфальта, бензина и гудрона (в тоннах):

В 1926 г.	23.204
„ 1927 „	26.313
„ 1928 „	32.593

Доля участия отдельных стран в общем ввозе во Францию представляется в процентном выражении в следующем виде:

	1913 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Соед. Штаты	52,1	68,8	67,10	56,39	50,94
СССР (Россия)	19,9	4,6	5,90	9,95	11,78
Румыния	17,4	1,8	2,63	4,01	3,87
Польша (Галиция)	7,3	0,4	1,82	0,49	0,69
Персия	—	14,3	14,02	16,54	15,94
Мексика	—	2,6	1,09	0,78	2,78
Венецуэла	—	—	0,73	2,11	8,70
Проч. страны	3,3	7,5	6,71	9,73	5,30
Итого	100	100	100	100	100

Доля Соед. Штатов упала за последние 4 года с 68,8% до 50,94%, второе место отвоевала себе Персия с 15,94%, третье место принадлежит СССР с 11,78% и четвертое Венецуэла с 8,70%. Советский нефтеймпорт быстро растет, причем, если прибавить все поставки СССР для нужд военноморского ведомства, то доля СССР в общем ввозе в страну значительно увеличится. Польша и Мексика почти совершенно утратили свои позиции, а Венецуэла быстро завоевывает себе видное место среди остальных ввозящих стран.

Ввоз нефтепродуктов из СССР представляется в следующем виде:

	1913 г.		1925 г.		1926 г.		1927 г.		1928 г.	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Керосин	1.600	1,15	316	0,19	—	—	—	—	—	—
Бензин	45.120	32,41	63.747	37,54	73.583	57,44	162.744	47,96	185.540	49,00
Масла	61.440	44,14	17.860	10,52	34.902	27,24	24.296	7,16	35.590	9,40
Сырая нефть	31.050	22,30	—	—	—	—	—	—	—	—
Мазут и газойль	—	—	87.875	51,75	19.627	15,32	152.324	44,88	157.655	41,60
Итого	139.210	100	169.798	100	128.112	100	339.364	100	373.785	100

По отдельным странам ввоз во Францию по давным французской таможи, характеризуется следующими цифрами (в тоннах):

	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Соед. Штаты				
Нефть	—	12.000	3.200	—
Керосин	241.200	200.600	174.800	168.266
Бензин	733.000	777.300	773.200	845.926
Масла	251.200	231.400	175.400	230.221
Мазут (без воен. флота)	119.400	153.900	110.900	91.882
Итого	1.344.800	1.375.200	1.237.500	1.336.255
Персия				
Керосин	36.900	29.300	29.300	154
Бензин	155.600	131.000	210.600	291.958
Масла	1.300	—	1.400	14.592
Мазут (без воен. флота)	86.100	121.300	120.700	111.409
Итого	279.900	281.600	362.000	418.113
СССР				
Бензин	63.700	73.600	162.700	180.386
Масла	17.900	34.900	24.300	31.406
Мазут ¹⁾	7.100	11.200	30.700	96.062
Итого	88.700	119.700	217.700	307.854
Венецуэла				
Бензин	—	4.400	1.600	9.972
Масла	—	—	2.800	1.772
Мазут	20.800	77.600	190.400	215.854
Итого	20.800	82.000	194.800	227.598
Румыния				
Керосин	8.300	12.100	28.200	19.094
Бензин	16.900	18.100	29.200	35.067
Масла	3.600	7.700	5.900	4.406
Мазут	5.800	15.300	6.800	42.128
Итого	34.600	53.200	70.100	100.695
Мексика				
Керосин	—	—	—	8.135
Бензин	—	20.700	7.100	12.761
Масла	—	—	—	43.761
Мазут	50.100	1.300	9.300	8.302
Итого	50.100	22.000	16.400	72.959
Польша				
Нефть	—	1.100	—	—
Керосин	500	10.500	700	240
Бензин	300	2.300	800	1.098
Масла	2.500	7.700	2.500	3.648
Мазут	4.700	16.500	24.300	6.578
Итого	8.000	38.100	28.300	11.564

¹⁾ Цифры завоза мазута не соответствуют фактическому завозу, так как мазут из СССР шел почти целиком в адрес французского морского министерства и учитывается французской таможей лишь частично.

Ввоз нефтепродуктов во Францию за 1925—1928 г.г. (в тоннах)

	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Керосин				
Соед. Штаты	241.200	200.600	174.800	168.266
Персия	36.900	29.300	29.300	154
Румыния	8.300	12.100	28.200	19.094
Польша	500	10.500	700	240
Проч. страны	7.300	8.000	9.400	40.213
Итого	294.200	260.500	242.400	227.967
Бензин.				
Соед. Штаты	733.000	777.300	773.200	845.926
Персия	155.600	131.000	210.600	291.958
СССР	63.700	73.600	162.700	183.186
Румыния	16.900	18.100	29.200	35.067
Мексика	100	20.700	7.100	12.761
Польша	300	2.300	800	1.098
Венецуэла	—	4.400	1.600	9.972
Проч. страны	67.300	36.200	4.200	44.996
Итого	1.036.900	1.063.600	1.189.400	1.424.964
Масла				
Соед. Штаты	251.200	231.400	175.400	230.321
СССР	17.900	34.900	24.400	31.406
Румыния	3.600	7.700	5.900	4.406
Польша	2.500	7.700	2.500	3.648
Персия	1.300	—	1.400	14.592
Венецуэла	—	—	2.800	1.777
Проч. страны	10.100	18.500	12.900	69.712
Итого	286.600	300.200	225.300	355.862
Мазут				
Соед. Штаты	119.400	153.900	110.900	91.882
СССР ¹⁾	7.100	11.200	30.700	96.062
Персия	86.100	121.300	120.700	111.409
Мексика	50.100	1.300	9.300	8.302
Венецуэла	20.800	77.600	190.400	215.854
Румыния	5.800	15.300	6.800	42.128
Польша	4.700	16.500	24.300	6.578
Проч. страны	42.300	6.800	38.900	11.281
Итого	336.300	403.900	532.000	583.496

¹⁾ Цифры завоза мазута из СССР не соответствуют фактическому завозу, так как советский мазут ввозится во Францию почти исключительно в адрес морского министерства и учитывается французской таможней лишь частично.

Запасы нефтепродуктов во Франции за последние 3 года представляются в следующем виде (в тоннах):

	Бензина	Мазута	Масла	Всех продуктов
На 1 января 1927 г.	174.841	123.649	108.079	516.416
" 1 " 1928 "	217.575	195.883	134.737	640.400
" 1 " 1929 "	323.324	252.255	120.868	786.100

НЕФТЕДОБЫВАЮЩАЯ И НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

До 1918 г., т. е. до окончания европейской войны, добыча нефти во Франции не производилась, но вместе с Эльзасом к Франции перешла также нефтяная промышленность района Пешельбронн. Особенностью ее является рудничная разработка нефтяных горизонтов путем шахт и штолен. Несмотря на все усилия, приложенные французами к увеличению нефтедобычи в этом районе, она сейчас не превышает 65.000 тонн в год, составляя всего 3% по отношению к импорту нефтепродуктов во Францию. Заслуживает внимания то обстоятельство, что добыча в Пешельбронне поднялась с 47.000 тонн в 1919 г. до 70.000 тонн в 1922—24 г.г., а затем стала падать. Усиленные разведки на нефть во многих других частях Франции после окончания войны привели к открытию другого района в местности Габриан, в департаменте Эро, но здесь добыча держится сейчас на уровне 6.000 тонн в год.

Нефтеразведки ведутся не только в пределах самой Франции, но и в некоторых французских колониях, главным образом на Мадагаскаре, а также в Алжире, Марокко и Тунисе; однако о каких либо положительных результатах этих разведок до сих пор никаких сведений не имеется. После нашедшего нефтяного фонтана из скважины в Баба-Гургур, ударившего в 1927 г. в Мосуле, большие надежды стали возлагаться во Франции на этот новый район, как на будущий источник нефтеснабжения страны, в виду того, что в о-ве Turkish Petroleum Co, являющемся монополистом-концессионером на мосульскую нефть, французы являются участниками в размере $23\frac{3}{4}\%$.

Контролируемые французским капиталом компании имеют в иностранных нефтедобывающих районах значительную в общей сложности добычу, как показывает нижеследующая таблица.

Добыча нефти французскими компаниями в Польше и Румынии (в тоннах)

	1927 г.	1928 г.
Румыния:		
Aquila Fr.-Romaine	43.220	30.390
Colombia	133.490	189.480
Concordia	74.020	222.920
Fr.-Roum. de Pétroles	630	550
Gallia	9.310	5.280
Moreni	5.910	10.360

	1927 г.	1928 г.
Petrol Block	29.500	32.370
Prospero	2.440	1.520
Roum.-Belge	22.990	46.330
Royale de Petroles.	8.780	8.120
Syrius	347.880	361.890
Starnaphta	12.750	14.700
Steana Romana	541.450	652.290
Victorul	5.450	17.030
Итого	1.237.730	1.593.230
Польша:		
Malopolska	280.890	300.620
Silva-Plana	79.530	80.980
Franco-Polonaise	61.380	70.660
Grabovnica	5.560	5.340
Итого	427.360	457.600
Всего	1.665.090	2.056.830

Всего во Франции были переработаны за последние 3 года следующие количества нефти:

В 1926 г.	134.400 тонн
„ 1927 „	105.618 „
„ 1928 „	187.511 „

Таким образом, нефтеперегонная промышленность во Франции в настоящее время весьма незначительна по сравнению с потреблением нефтепродуктов в стране.

Завод о-ва Пешельбронн, значительно расширенный французами, обладает пропускной способностью до 120.000 тонн в год и перерабатывает всю пешельброннскую нефть в количестве приблизительно 65.000 тонн, а также некоторое количество импортной нефти. Основным продуктом выработки этого завода являются смазочные масла, в количестве приблизительно 37.000 тонн в год. Завод Англо-Персидской Компании в Дуэ пушен в ход в 1927 г

и рассчитан на переработку персидской нефти в количестве от 150.000 до 200.000 тонн в год.

Кроме этих двух, более старых и крупных заводов, производящих переработку сырой нефти на готовые нефтепродукты, во Франции имеется еще целый ряд мелких заводов, почти не перерабатывающих сырой нефти, а производящих различные смеси импортируемых из-за границы масел и переработку ввозимых во Францию полуфабрикатов. Общая годовая пропускная способность этих заводов составляет около 500.000 тонн, но она используется менее, чем на половину, так как заводы работают далеко не с полной нагрузкой. Заводы этой категории имеются в Руане, а также на юге Франции в Баларю и на севере. В Руане наиболее крупный завод принадлежит фирме „Лилль, Боньер э Коломб“. Пропускная способность его 30—40 тыс. тонн в год. Завод вырабатывает масла. В Баларю имеется завод с годовой пропускной способностью в 37.000 тонн, фирмы „Раффинери дю Миди“. На севере имеется несколько небольших заводов, в том числе завод фирмы „Раффинери дю Нор“. В половине 1929 г. закончен постройкой завод Шелла в Руане, рассчитанный на переработку до 400.000 тонн венецуэльской нефти в год.

За послевоенный период, кроме завода Англо-Персидской Компании в Куршелекте до ни один новый завод не был построен во Франции, отчасти вследствие неустойчивости французской валюты до 1927 г.

В дальнейшем, в 1926 г. во Франции возник вопрос о введении государственной монополии на ввоз нефти и нефтепродуктов, а также на переработку нефти и нефтеторговлю. Однако, из опасения осложнений с Соед. Штатами и Англией, являющимися главными поставщиками Франции, а равно и по соображениям финансового характера (необходимость крупных капитальных затрат) вопрос этот был окончательно решен в отрицательном смысле в палате депутатов в марте 1928 г. Взамен был издан закон, устанавливающий лицензионный ввоз нефтепродуктов и ввозные пошлины, благоприятствующие росту нефтеперегонного дела в стране. В результате этого закона в близком будущем предстоит большое оживление нефтеперегонного дела. В частности „Шелл“ уже построил в Руане, в Пти-Куроне, обширный завод для переработки 200.000 тонн венецуэльской нефти в год, с тем, чтобы в дальнейшем увеличить пропускную способность завода до 400.000 тонн в год. Группой „Стандард“ принято уже в 1929 г. решение построить завод в Порт-Жером, на правом берегу Сены, против Кильбеф. Все французские нефтеторговые компании как имеющие маленькие заводы, так и не имеющие заводов, помышляют в нынешних условиях либо о расширении своих заводов, либо о постройке новых.

Крупный завод для переработки 300 тыс. тонн сырой нефти в год намечается к постройке франко-германской группой в Берр, около Марселя. Со стороны Франции в группу входят „Компани де Продаю Шимик“, „Раффинери де Бер“ и др. фирмы, и со стороны Германии—о-во „Маваг“, в котором принимает участие доктор Меламид, с именем которого связан разрабатываемый уже давно сложный германский крекинг-процесс Меламида. Этот процесс, повидимому, будет применен на строящемся заводе. Однако, солидность нового начинания до некоторой степени находится под вопросом. Оборудование завода германскими фирмами будет произведено за счет репарационных платежей. В связи с постройкой завода о-во „Раффинери де Бер“ увеличивает свой капитал до 100 млн. фр.

По закону от марта 1928 г. ввозные пошлины на все нефтепродукты увеличены против ставок закона от 30 июня 1893 г. в 5 раз. Установлены следующие ставки:

Порядко- вые №№ тарифа	Название продукта	Единица обложе- ния	Ставка во франках	
			Генер. тариф	Миним. тариф
197	Нефть сланцевая и проч. сырые минеральные масла	100 клг.	187,50	62,50
197 bis	Керосин и бензин	1 гклитр.	132,00	44,00
198	Тяжелые масла и нефтяные остатки кроме особо перечисл.	100 клг.	231,00	77,00
198 bis	Очищенные тяжелые минеральные масла, а именно вазелин или парафиновые масла типа Water White	100 клг.	517,50	172,50
198 ter	Газойль, ввозимый для определен- ных целей, предусмотр. особым декретом, и дающий до 275°C. выкипаемость не менее 20%	100 клг.	4,50	1,50
—	От 20% до 30% включ.	100 клг.	9,00	3,00
198 quater	Нефтяные остатки или нефтето- ливо (Fuel Oil), ввозимые для определенных целей, предусм. особым декретом	100 клг.	4,50	1,50
198 quinquies	Густые масла, так называемые (Road Oil), т. е. гудроны для дорож- ного строительства и жидкая смола, ввозимые для определен- ных целей, предусм. особым декретом	100 клг.	4,50	1,50
198 sexies	Нефтяной кокс	б е с п о ш л и н н о		
198 bis	Парафин	100 клг.	615,00	205,00
199 ter	Вазелин	100 клг.	840,00	280,00

Следует иметь в виду, что, за редкими исключениями, применяется минимальный тариф.

Находящиеся во Франции заводы, перерабатывающие и крекирующие импортируемые в страну так наз. „сырые“ минеральные масла (по тарифу № 197), а равно и вырабатывающие парафин, находятся под особым таможенным надзором и оплачивают пошлину не при ввозе сырья, а при выпуске выработанных продуктов с завода. Заводы эти уплачивают по 5 фр. за 100 клг. 2 особых вида налога, так наз. „Surtaxe d'entrepôt“, и „Surtaxe d'origine“. Первый налог, „Surtaxe d'entrepôt“, является надбавкой к пошлине, взимаемой при ввозе во Францию из других европейских стран продуктов

неевропейского происхождения, а „Surtaxe d'origine“ представляет собою надбавку к пошлине при ввозе какого либо продукта не непосредственно из страны, которая его производит.

Согласно закону 1928 г., продукты, выпускаемые с заводов, находящихся в стране и подчиненных таможенному надзору, облагаются такой же пошлиной, как и ввозимые из-за границы, за исключением подпадающих под тарифы 197 бис, 198, 198 бис и 199 бис керосина, бензина, масел, тяжелых очищенных масел типа „Water White“ и парафина.

По этим 4 категориям с нефтепродуктов, выпускаемых с заводов, находящихся в стране пошлина взимается в следующем размере:

Порядковые №№ тарифа	Название продукта	Единица обложения	По генеральному тарифу	По минимальному тарифу
197 бис	Очищенные керосин и бензин . . .	1 гклитр.	106,50	35,50
198	Тяжелые масла и остатки, кроме особо перечисленных	100 клг.	132,00	44,00
198	Очищенные тяжелые минеральные масла, вазелин, или парафиновые типа „Water White“	100 клг.	284,00	95,00
199 бис	Парафин	100 клг.	517,50	172,50

Таким образом, новый закон устанавливает для вышеперечисленных категорий нефтепродуктов местной выработки следующие льготы по сравнению с импортируемыми в страну продуктами.

По керосину и бензину	8 фр. 50 за гклитр. или около	20%
„ маслам	33 „ — „ 100 клм. „ „	45%
„ „ вазелиновым или параф. типа „Water White“	77 „ 50 „ — „ „ „	45%
По парафину	32 „ 50 „ — „ „ „	16%

В виду неравенства льготы для бензина и для масел местной выработки, на собрании федерации синдикальных палат торговцев промышленными маслами было принято решение обратиться к правительству с протестом против нового закона о нефтяном импорте, который якобы создает непреодолимые трудности для работы торговцев и импортеров готовых масел. Резолюция собрания указывает, что закон от 16 марта, основной целью которого является содействие выработке во Франции бензина и других продуктов, в действительности приведет к тому, что нефтепромышленники не будут развивать выработку никаких продуктов, кроме смазочных масел.

Освобождаются от ввозных пошлин, надбавок к ним, а также и от внутренних налогов нефтепродукты, предназначенные для военного и торгового флота, а также для французских летательных аппаратов, совершающих полеты за границей.

На Алжир приведенные выше пошлины не распространяются.

С ввозного бензина (для данного подсчета берется легкий бензин) во Франции в настоящее время взимаются следующие пошлины и налоги, считая во франках со 100 литров:

Пошлина по минимальному тарифу	44,00
Налог на потребление	18,00
Надбавка к этому налогу, введенная в январе 1929 г.	10,00
Временный налог (сюртакс)	5,00
Налог на содержание Нац. Бюро по Топл., введенный законом от 10 января 1925 г., в размере 10 фр. за тонну	0,72
2% налог со стоимости сиф.	3,0
0,2% марочного сбора (ad valorem) со стоим. сиф, включая все фискальные налоги, за исключением уравни- тельных и ввозного	0,30
Сборы гербовые и статистический	0,12
Итого	81,14,

что соответствует 1.119 фр. за англотонну или около 44 долл. Если исходить из цены американского легкого бензина фоб Гольф в 10 центов за галлон или округленно 37 долл. за а/тонну и прибавить морской фрахт до Руана из расчета 14 шиллингов за а/тонну, то окажется, что пошлины и налоги во французском порту составляют столько же, сколько бензин вместе с доставкой его в этот порт.

Порядок применения нового закона о пошлинах подробно изложен в специальном декрете, изданном президентом республики в августе 1928 г.

Для смазочных масел все пошлины суммируются нижеследующим образом (во франках со 100 клг.):

Пошлина	77,00
Налог на потребление	18,00
Налог на содержание Национального Бюро по жид- кому топливу	1,00
2% налог со стоимости масла сиф, включая пошлину и проч.	4,50
Статистический сбор	0,09
0,2% гербовых сборов	0,45
Итого	101,04

что соответствует приблизительно 41 долл. за англотонну. Сопоставляя это обложение со стоимостью англ. тонны масла, исходя из цены фоб Гольф 10 центов за галлон и морского фрахта в 14 шиллингов, т. е. с ценой около 33 долл. за а/тонну сиф, мы увидим, что обложение смаз. масла (машинного) превышает его стоимость, включая доставку в порты Франции, приблизительно на 20%.

ПРОИЗВОДСТВО ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Декретом от 31 мая 1923 г. было введено в употребление так называемое „национальное горючее“, состоящее из смеси денатурированного спирта и бензина или бензола, с содержанием бензина не свыше 30%. Налог с грузовых автомобилей и автобусов, работающих на „национальном

горючем" снижен на 50%. В общем выработка и ввоз бензола не достигают 100.000 тонн в год, причем часть этого количества расходуется для промышленных нужд.

Баланс по бензолу во Франции (в тысячах тонн)

	1913 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Продукция коксовальных заводов	—	32,6	44,9	43,0	48,5	...
Продукция газовых заводов . . .	—	7,9	9,1	10,3	12,7	...
Итого	10,5	40,5	54,0	53,3	61,2	65,0
Продукция Саарской области . .	—	—	—	34,0	34,0	34,0
Ввоз	—	—	—	6,8	3,6	2,1
Вывоз	—	—	—	13,0	17,9	20,4
Ввоз нетто	—	—	—	—6,1	—14,3	—18,3
Всего поступило на рынок . .	—	—	—	81,2	80,9	80,7

Помимо замены ввозного бензина другими продуктами, во Франции ведется усиленная работа с целью достижения максимальной экономии в расходовании вообще горючего в автотранспорте. Периодически устраиваемые испытания автомобилей на экономичность свидетельствуют о том, что в этой области имеются уже большие достижения, так как машины все более совершенствуются в этом направлении, и уже имеются 10-сильные автомобили, потребляющие 8 литров бензина при пробеге в 100 км.

Что касается получения синтетической нефти, и в частности бензина из угля, то, в противоположность Германии, это производство находится во Франции в зачаточном состоянии, так как развитие его тормозится главным образом более низким, чем в Германии, уровнем химической промышленности. Однако, вместе с тем во Франции производится в промышленных масштабах метиловый спирт по оригинальному французскому патенту Патара. Лабораторные и полупромышленные работы по извлечению жидкого горючего из угля путем гидрогенизации ведутся во Франции в довольно широком масштабе, отчасти на правительственные средства. Ближе к промышленному воплощению коксование при низкой температуре, однако производство жидкого топлива многочисленными патентованными методами низкотемпературного коксования в общей сложности имеет незначительные размеры. Чрезвычайно медленно развивается во Франции применение газогенераторов („газоженов“), т. е. аппаратов для получения газа по способу сухой перегонки твердого горючего, напр., дров, хотя этому делу уделяется серьезное внимание правительством.

Произведенные в течение последних 5 лет многочисленные испытания газогенераторов показали, что применение их в автотранспорте дает очень значительную экономию эксплуатационных расходов по сравнению с использованием бензином. К тому же уход за ними весьма прост и не требует

специальных знаний, а употребляемое ими горючее имеется повсеместно. Недостатки газогенераторов заключаются в том, что они понижают коэффициент полезного действия моторов и дают большой мертвый вес установки. В 1927 г. военное министерство произвело испытание целой серии газогенераторов и остановило свой выбор на пяти типах, которые и были премированы. В целях поощрения потребителей к покупке грузовиков, снабженных премированными газогенераторами, военное ведомство назначило субсидию таким лицам в размере 13.000 франков при покупке 3-тонного и 14.000 франков при покупке 5-тонного грузовика. Кроме того, налог с таких грузовиков взимается в половинном размере. Несмотря на все эти мероприятия, число „автомобилей-газоженов“ к началу 1929 г. достигло всего 905, увеличившись за последний год менее чем на 10%.

Первоначальная идея использовать для газогенераторов дрова в настоящее время уже оставлена, и главная ставка делается на древесный уголь. Один кг. древесного угля эквивалентен, по французским подсчетам, 1 литру бензина. Во Франции ежегодно рубится около 27.000.000 куб. метров леса (из них около $\frac{3}{4}$ дров). Если, как предполагают некоторые французские теплотехники, использовать 50% этого леса на изготовление древесного угля, то получится около 1.000.000 тонн угля, а при использовании 70% выработки угля для „газоженов“, древесным углем удастся заменить около 50% ввозимого в страну бензина. Однако, такая значительная выработка древесного угля и обращение 70% этой выработки на нужды „газоженов“ явно преувеличены; полагают, что в лучшем случае древесный уголь мог бы заменить максимум 20% расходуемого в стране бензина. Поэтому французские химики поставили себе другую задачу и работают сейчас над изготовлением горючей смеси для „газоженов“ в составе древесного угля, торфа, лигнита и каменного угля. Смесь из древесного угля и торфа уже испытана на пробном пробеге в 3.000 км., причем результаты были получены вполне удовлетворительные.

Все же это новое горючее еще не вышло из стадии опытов и ждать серьезной конкуренции нефтяному бензину с его стороны в ближайшие годы не приходится.

РЕЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ

В 1927 г. из Франции было реэкспортировано всего 17.824 тонн. В этом количестве видное место занимают смазочные масла, которых было вывезено 9.385 тонн, затем нефтяные остатки — 5.576 тонн и мази, выработанные из нефтяных масел — 1.514 тонн. Остальные 1.300 тонн падают на керосин, бензин, парафин и вазелин. Около 63% всего реэкспорта направляется во французские колонии, главным образом в Алжир, затем в Тунис и Марокко и проч., около 10% в Бельгию и около 8% в Германию. Около 7% отпускается для нужд прибывающих во французские порты иностранных судов, а остальное — в Швейцарию, Испанию и др. страны.

Относительно крупной статьёй вывоза является асфальт, вывезенный в 1925 г. в количестве 24.500 тонн и в 1926 г. в количестве 22.700 тонн, а также бензол. Последнего продукта было вывезено в 1925 г. 8.000 тонн (из них 5.300 тонн моторного и 2.700 тонн для промышленных целей) и в 1926 г. 13.000 тонн, в том числе моторного 12.000 тонн и для промышленных целей 1.000 тонн. Асфальт вывозился главным образом, в Англию, а также в Бельгию, Испанию, Италию и Германию, а бензол — почти целиком в Германию и Швейцарию.

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ИНСТАЛЛЯЦИИ

Главными портами, через которые производится ввоз нефтепродуктов во Францию, являются следующие:

	В % от общего ввоза		
	1928 г.	1927 г.	1926 г.
Руан	32,79	33,67	35,91
Марсель	18,61	17,63	14,43
Гавр	11,77	11,65	9,64
Бордо	7,57	8,00	7,53
Дюнкерк	4,96	5,85	5,99
Сетт	4,78	4,69	8,06
Лилль	4,26	4,07	4,37
Ла Рошель	3,61	3,97	4,20
Брест	2,74	2,73	2,51
Сен-Назар	2,72	3,47	2,78
Страсбург	1,76	0,95	1,85

Подавляющее большинство ввоза падает, как мы видим, на атлантические порты. Кроме перечисленных портов, ввоз производится также через порт Ла-Майерай, Сан-Луи дю Рон и некоторые другие. На первом месте по ввозу светлых продуктов стоит Руан, а по мазутным операциям первое место принадлежит Марселю.

Всего в 1926 г. через шесть главных портов были ввезены следующие количества нефтепродуктов (в тыс. тонн):

	Керосина	Бензина	Масел	Мазута	Проч.	Всего
Руан	83,4	428,2	163,6	56,9	10,4	742,5
Марсель	15,8	95,0	15,6	168,0	4,1	298,5
Гавр	25,7	96,2	29,6	44,4	3,4	199,3
Сетт	28,9	116,4	18,4	3,0	—	166,7
Бордо	40,0	106,5	6,7	4,9	—	158,1
Дюнкерк	21,1	65,7	25,5	10,8	0,6	123,7
	214,9	908,0	259,4	288,0	18,5	1.688,8

Из 1.880.000 куб. метров резервуарной емкости Франции, в портах расположено 1.665.000 куб. метров, а именно:

I. Руан	531.500 куб. метров.
II. Гавр	287.200 "
III. Дюнкерк-Калэ	186.600 "
IV. Марсель	147.200 "
V. Бордо, Блай	133.700 "
VI. Париж	114.500 "
VII. Сетт	76.800 "
VIII. Ла-Рошель и Ла-Палисс	64.300 "
IX. Сан-Назар, Донж, Нант	62.600 "
X. Сан-Луи дю Рон	60.700 "

Из этой емкости свыше 1.000.000 куб. метров падают на бензин и керосин, около 360.000 на нефтетопливо, а остальное на масла и проч. Намечено к постройке около 67.000 куб. метров емкости, из них 25.000 в портах, а остальные внутри страны. На приморские пункты приходится 58% всей емкости, а внутри страны (включая Руан) расположено 42%.

Принимая во внимание размер ввоза и потребления нефтепродуктов во Франции, имеющаяся в стране емкость должна быть признана чрезмерной. Однако, наличие столь крупной емкости объясняется отчасти тем обстоятельством, что закон обязывает импортеров постоянно хранить в своих резервуарах около 25% всех ввозимых ими в течение года нефтепродуктов, чтобы обеспечить страну нефтепродуктами приблизительно на 3 месяца на случай перерыва в снабжении. На 1/1 1929 г. запасы нефтепродуктов в стране составили 786.000 тонн, из коих 323.000 тонн бензина, 80.000 тонн керосина, 121.000 тонн масел и 252.000 тонн нефтетоплива. В эти цифры не включены запасы военного и морского ведомства.

НЕФТЯНОЙ ТРАНСПОРТ

У французских железных дорог нет своих вагонов-цистерн; таковые принадлежат частным фирмам, которые либо сами пользуются ими, либо сдают их в аренду нефтеторговцам. Имеются специальные общества, которые занимаются сдачей своих цистерн в аренду. То же относится и к речному флоту, который состоит из наливных барж, грузоподъемностью до 250 тонн. Для нефтеперевозок широко пользуются водным путем, так как благодаря многочисленным каналам, соединяющим реки между собой, представляется возможность использовать относительно дешевый водный транспорт для доставки нефтепродуктов из портов завоза внутрь страны.

БЕНЗИНОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ НАСОСЫ

Насосов для отпуска бензина во Франции насчитывается около 30.000 штук стационарных и около 20.000 переносных. Они устанавливаются бесплатно, главным образом при автомобильных гаражах, которых во всей Франции имеется около 25.000, вмещающих от трех автомобилей до одной тысячи. Наиболее крупные и благоустроенные гаражи находятся в Париже, где имеются 2 гаража, вмещающие каждый по 1.000 таксомоторов. Для стоянки частных машин имеется шестизэтажный гараж, рассчитанный на 1.000 автомобилей. Помимо отпуска бензина при гаражах производится также продажа смазочных масел для автомобилей. За немногими исключениями бензиновые колонки не принадлежат владельцам гаражей, а устанавливаются по особым договорам, нефтеторгующими фирмами. Последние отпускают бензин гаражевладельцу на комиссионных началах, предоставляя ему скидку с существующих цен на бензин в размере 10 фр. на гектолитр и более, в зависимости от сбываемого им количества. В свою очередь и нефтеторгующие фирмы не состоят собственниками или участниками крупных гаражей. В виду частых злоупотреблений при отпуске бензина из колонок, путем откачки части показываемого счетчиком количества обратно в резервуар, что вполне возможно у большинства колонок, правительство решило выработать определенные условия, которым должны удовлетворять колонки, служащие для отпуска бензина.

Имеются подробные и сложные правила относящиеся к установке и эксплуатации насосов. Главным образом, насосы приводятся в действие вручную. Деления наносятся в литрах и в пятикратных числах. Употре-

бляются насосы как „открытого“, так и „закрытого“ типа, причем число последних увеличивается.

Большая часть находящихся в употреблении насосов местного производства и лишь около 40% насосов—американского происхождения.

Имеют применение и масляные помпы, однако, большая часть автомобилистов предпочитает покупать масло в запечатанных бидонах, усматривая в этом гарантию того, что масло будет отпускаться им надлежащего качества и по правильной мере.

КАЧЕСТВА И СПЕЦИФИКАЦИИ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Смазочные масла

Все масла можно подразделить на следующие 9 категорий: 1) вазелиновые, 2) легкие веретенные, 3) тяжелые веретенные, 4) легкие машинные, 5) средние машинные, 6) тяжелые машинные, 7) легкие цилиндрические, 8) средние цилиндрические и 9) тяжелые цилиндрические.

1) Вазелиновое масло

Эта группа может быть охарактеризована нормами, установленными в „Conditions du Cahier de Charge“ для трансформаторных масел. Нормы эти приведены ниже.

2) Легкие веретенные масла

С вязкостью по Энглеру при 50°C. от 1,8 до 2,2 — 2,4.

3) Тяжелые веретенные масла

К этой категории принадлежат:

- а) турбинное легкое,
- б) „тяжелое“,
- в) марка D. T. E. „легкое“ фирмы Вакуум Ойл Ко,
- г) „538/Л“ фирмы Андрэ и Сыновья,
- д) „Селор-Люкс“ „S“ очень жидкое, „Форд“ фирмы Huileries „Centrales“,
- е) „Селор“ „А Форд“ фирмы Huileries Centrales,
- ж) „S. A. F.“ „Мобильоиль“, „Е (Форд)“ фирмы Вакуум Ойл Ко,
- з) „Керволин“, „F. A. зимнее“ фирмы „Бр. Кервель“.

Уд. вес этих масел колеблется в пределах от 0,882 до 0,920, вспышка в закрытом сосуде (по Люшеру) от 180°C. до 209°C., вязкость—от 2,6 до 3,75. Температура застывания допускается для турбинных масел, согласно установленных норм, не выше 0°C., а для автомобильных двигателей температура эта значительно ниже—до минус 17°C. Содержание смол весьма высокое—до 16,4%. Вязкость масел, применяемых для турбин и автомобилей, значительно ниже, чем в СССР.

4) Легкие машинные масла

К этой группе принадлежат следующие марки:

- а) тяжелое турбинное масло,
- б) марка „Керволин-Форд“ фирмы Бр. Кервель,
- в) „Спидолайн—F. F. Форд“ фирмы Андрэ и С-вья.

5) Средние машинные масла

К этой группе принадлежат следующие 2 марки:

- а) марка „Олеонафт“ фирмы Лилль, Боньер и Коломб,
- б) „Селор - Д - зимнее“, фирмы Huileries Centrales.

Для этой группы также характерно большое содержание смол—11—12%.

6) Тяжелое машинное масло

К этой группе принадлежат следующие 6 марок:

- а) марка „D. T. E. особо тяжелое“ фирмы Вакуум Ойль Ко.
- б) „Жидкое-зимнее“ фирмы Лилль, Боньер и Коломб,
- в) „Селор-Люкс — S. S. жидкое“ фирмы Huileries Centrales,
- г) „Селор - Е - летнее“ фирмы Huileries Centrales,
- д) „Мобильойль А - зимнее“ фирмы Вакуум Ойль Ко.
- е) „Спидолайн - Т - зимнее“ фирмы Андрэ и С-вья.

Для этой группы масел характерно следующее: а) за исключением масел фирмы Андрэ все остальные марки обладают пологой вязкостью, т. е. при повышении температуры вязкость понижается сравнительно медленно, б) в отношении температуры замерзания перечисленные масла делятся на 2 группы, а именно половина масел замерзает при температуре около нуля, а остальные имеют температуру застывания минус 15°C. и даже ниже, в) чрезвычайно высокое содержание смол—до 18%, что свидетельствует о том, что во Франции большая смолистость масел не рассматривается как недостаток.

7) Легкие цилиндровые масла

В эту группу входят следующие марки:

- а) марка „полужидкое-летнее“ фирмы Лилль, Боньер и Коломб,
- б) „813—S“ фирмы Андрэ и С-вья,
- в) „Селор-Люкс-среднее—полужидкое“ фирмы Huileries,
- г) „Селор-Люкс-Авиац. — полужидкое“ фирмы Centrales,
- д) „S. A. F. Мобильойль В. В. летнее“ фирмы „Вакуум Ойль Ко“,
- е) „Керволин В. В. полужидкое летнее“ фирмы „Бр. Кервель“,
- ж) „Спидолайн В. летнее“ фирмы „Андрэ и С-вья“,
- з) „Цилиндровое Рарус“ фирмы „Вакуум Ойль Ко“.

В этой группе масел температура вспышки и застывания крайне разнообразна. Содержание смол очень высоко—до 22%.

8) Средние цилиндровые масла

Для насыщенного пара.

К этой группе относятся следующие марки:

- а) марка „Цилиндровое Рарус“ фирмы „Вакуум Ойль Ко“.
- б) „Valve Oil“ „ „ „ „ „ „
- в) „Цилиндровое 600“ „ „ „ „ „ „

Характерно огромное содержание смол—до 58%, сравнительно высокая температура вспышки и невысокая температура застывания, а также хорошее соотношение вязкости при 50°C. и 100°C.

9) Тяжелые цилиндровые масла

В эту группу входят следующие марки:

- а) марка „Экстра-Гекла“ фирмы Вакуум Ойль Ко,
- б) „Атлантик-Премиум“ фирмы Андрэ и С-вья,
- в) „Атлантик 103-е“ „ „ „ „ „ „
- г) „Атлантик В. W“ „ „ „ „ „ „

Для этой группы характерны высокая температура вспышки, чрезвычайно большое содержание смол и коксообразование, а также сравнительно низкое замерзание и вязкость при 50°C. и 100°C.

Трансформаторное масло, применяемое во Франции для электрических станций, имеет следующий стандарт:

Уд. вес при 15°C.	0,850 — 0,920
Вязкость по Энглеру при 20°C.	не выше 8,0
50°C.	2,5
Вспышка (по Люшеру) свыше	160°C.
Сжигание (по Люшеру) свыше	180°C.
Содержание золы	0,85 — 0,92%
Температура застывания не выше	5°C.
Кислотность (на H ₂ SO ₄)	0,02%
Щелочность	0
Содержание серы	0
Улетучиваемость 5 часов при	100°C. — 0,2% максимум
Осадок через 5 часов при	150°C. 0
50 "	ниже 0,06%
135 "	0,3%

Турбинное масло. Во Франции турбины получили широкое применение на электрических силовых установках. Употребляемые для смазки турбин масла ввозятся преимущественно из Соед. Штатов. Качества наиболее распространенных во Франции турбинных масел следующие:

Тип масла	Уд. вес	Вспышка по Люшеру (закр. чаша)	Вязкость			Замерзание
			По Сейболту при 37,8° С.	По Энглеру		
				при 20°C.	при 50°C.	
Легкое	0,882	197°C.	140	8,9	2,6	0
Среднее	0,884	209°C.	200	14,6	3,4	0
Тяжелое	0,893	221°C.	280	21,8	4,4	1

Турбинные масла должны быть прекрасной очистки и совершенно нейтральны. Они не должны также давать эмульсию ни с чистой водой, ни со щелочами, что проверяется по способу R. E. Test и по методу Brown Boveri. По последнему методу опыт на эмульсию турбинных масел производится следующим образом: к 50 куб. см. масла прибавляется столько же дистиллированной воды и затем через эту смесь пропускают в течение полчаса струю пара. По истечении получаса масло должно отделяться от воды. Второй опыт производится в таком же порядке с щелочью, причем к 50 куб. см. масла прибавляют 1% раствор соды.

Бензин и керосин

Число сортов бензина очень велико и определить происхождение различных марок нередко трудно. Нижеследующие 2 таблицы характеризуют 1) бензины и керосины, с обозначением цветов, в которые окрашены насосы на распределительных пунктах и 2) качества обращающихся на французском рынке сортов бензина.

Нефтеоторговые фирмы и марки бензина и керосина, им принадлежаше

Фирмы	Бензин		Керосин		"Карбюран" "Насиональ"	Окраска рас- пределительных насосов различ- ных марок и фирм
	Коммерческое название		Коммерческое название			
	Тяжелый	Легкий (для туризма)	Обыкновен- ный	Высший сорт "Люкс"		
Компани Эндюстриель де Пет- роль	Мотрисин	Газо-Оможен	Радиолайн			Зеленый, с крас- ными полосами
Компани Женераль де Петроль	Нафтасикл	Мотрисин Нафтасикл	Фотолин			
Демарэ-Фрер	Отомобилин	Отомобилин	Орифлам			Красн. с бел. пол. и син. звездами
Л'Экономик	Эко-Эссанс	Эко-Эссанс	Эко-Петроль			Красный
Лилль, Боньер э Коломб	Стеллин	Стеллин	Стелла		Спиритоль	Белый, с диском с красн. шашк.
Жюпитер	Мото-Нафта	Газо-Нафта	Люсилин			Белый
Ля Петролеени (объединивш. с Экономик)	Бензэ-Мотор	Газо-Мотор	Саксолайн			Желтый
Пэй и Ко	Моторин	Моторин	Фид			
Раффинери де Петроль дю Нор	Эолин	Эолин	Электрисин			
Раффинери дю Миди	Мото-газ	Мото-газ				
Сосьетэ Маритим де Петроль	Рояль-Шелл	Рояль-Шелл				
Сосьетэ Женераль дез Юиль де Петроль	Энержик	Энержик	Этанлар			Зелен. и желтый
Сосьетэ Франсэз де Карбюран	Вигорин	Новолин	Робурин			
Сосьетэ Альзасьенн де Карбюран	Сокалин	Сокалин				

Спецификации легких бензинов, обрабатывшихся на французском рынке в 1928 г.
(Определение произведено в лаборатории Arts et Métiers по Энглеру)

Фирма	Марка	Уд. вес при 15°С.	Начало кипения °С.	Конец кипения °С.	Выкипает, %	Остаток, %	Потеря, %	Перегонка до			
								50°С. %	100°С. %	130°С. %	160°С. %
Ройал Дотч	Юпитер*	0,7233	36	200	96	1	3	39,5	65	86	
Демарэ Фрер	"Отомобилин"	0,7224	37	187	97,8	1,7	0,5	41,7	76,5	92,5	
Лийль, Боньер э Коломб	"Стеллин"	0,7205	37	193,5	97	1	2	41,7	73,7	91	
Раффинери де Петроль дю Нор	"Эолин"	0,7333	42	187	99	1	0	38,7	80	95	
Ла Петролеени, Раффинери де Петроль	"Газомотор"	0,7287	39	195	97,8	1	1,2	32,5	68,5	90,5	
Л'Экономик	"Эко"	0,7261	37	198,5	97	1	2	39	69	88	
Совета Женераля дез 'Оуиль де Петроль	"Энержик" В.Р.	0,7275	39	192	99	1	0	36	70	92,5	
Компани Энлюстриель де Петроль	"Мотрисин"	0,7192	33	194,5	96,2	1	2,8	39,5	69,7	89	
Спецификации тяжелых бензинов, обрабатывшихся на французском рынке в 1928 г.											
Ройал Дотч	Юпитер*	0,763	47	221	98,3	1	0,7	16,7	43	69,7	
Демарэ Фрер	"Отомобилин"	0,7645	47	222,5	98,2	1,3	0,5	18,5	—	68,7	
Лийль, Боньер э Коломб	"Стеллин"	0,7644	42	230	98,2	1,2	0,5	15,7	42	68	
Раффинери де Петроль дю Нор	"Эолин"	0,7578	41	220,5	98	1	1	22	48	74	
Ла Петролеени Раффинери де Петроль	"Газомотор"	0,7644	41	231	98,2	1,3	0,5	17,8	44	72	
Экономик	"Эко"	0,7635	46	224	98,2	1	0,8	16,5	43	69	
Совета Женераля дез 'Оуиль де Петроль	"Энержик" В.Р.	0,763	45	226,5	98,2	1	0,8	16	42	68	
Компани Энлюстриель де Петроль	"Мотрисин"	0,7648	43	224,5	99	1	0	16,5	42,7	69	

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ НЕФТЯНЫХ ПРОДУКТОВ

Все ввозимые во Францию нефтепродукты подвергаются анализу в таможенных лабораториях, дабы выяснить, к какой категории должен быть отнесен данный продукт и в каком размере он подлежит обложению пошлиной и разными налогами.

Основным законом о ввозных пошлинах от 30 июля 1893 г. установлены следующие категории нефтепродуктов:

а) Сырая нефть, сланцевые и прочие минеральные масла, т. е. продукты, содержащие от 30 до 90% осветительных масел и непригодные для горения в обыкновенных керосиновых лампах.

б) Очищенные осветительные масла (керосин) и бензин, т. е. продукты, содержащие свыше 90% осветительных масел. К бензину приравнивается продукт „Уайт-Спирит“ и тяжелый моторный бензин с удельным весом ниже 0,791. Разница между керосином и различными сортами бензина устанавливается по удельному весу, причем керосин допускается к ввозу лишь в том случае, если лабораторный анализ определит его вспышку по аппарату Люшера (модель 1925 г.) свыше 35°C. В противном случае керосин подлежит обратной отправке из Франции.

в) Смазочные и другие тяжелые масла, т. е. продукты, содержащие менее 30% осветительных масел. Под эту категорию подпадают: газойль, мазут, асфальтовый гудрон (Road-Oil) и смазочные масла.

Основной характеристикой нефтепродуктов служит дробная перегонка и t° вспышки. Для дробной перегонки применяется аппарат Люне-Бордас, состоящий из котла, в который поступает продукт, подлежащий перегонке, и металлического цилиндрического холодильника, погруженного в холодную воду.

Температура вспышки определяется либо по аппарату Бренкена, в открытой чашке, либо по аппарату Люшера—в закрытой чашке. Описание этих аппаратов имеется в книге Д. Гольде под названием „Traité d'Analyse des Huiles Minérales des Matières de Graissage“.

Вязкость или текучесть определяется при помощи иксометра Барбея путем измерения объема масла, вытекающего при определенной температуре и при постоянном давлении в течение определенного промежутка времени. Аппарат этот сконструирован таким образом, что при давлении в 10 мм. и температуре в 35°C. свежее, хорошо профильтрованное репное масло обнаруживает текучесть, равную точно 100 гр.

Для определения калорийности нефтетоплива, а также содержания в нем серы, применяется стальная бомба Малера, а для определения температуры замерзания мазута, т. е. для определения его текучести при 0°C. морское министерство пользуется следующим способом: в пробирку, имеющую 20 см. в длину и 20 мм. в диаметре, наливается мазут на высоту 10 см. и затем пробирка опускается в тающий лед на один час. Одновременно берут палочку из целого стекла длиной в 24 см. и диаметром в 5 мм., с закругленными концами, весом 12 гр. Палочку эту опускают в тающий лед на 10 минут, затем ее извлекают, быстро обтирают и опускают в пробирку с мазутом (охлажденным, следовательно, до 0°C.) через вставленную в пробирную трубку пробку, имеющую отверстие диаметром 10 мм., благодаря чему палочка сохраняет вертикальное положение на протяжении всего опыта. Если палочка, под действием своего собственного веса, опустится до дна пробирки с мазутом менее чем в 5 секунд, то мазут признается сохраняющим свою текучесть при 0°C.

Наличие воды и грязи в мазуте определяется при помощи центрифугирования.

Для бензина, поставляемого для нужд военного министерства, установлены особые условия испытания в „Cahiers de Charges Communes“ от 18 ноября 1926 г, а для смазочных масел, поставляемых морскому министерству, условия изложены в Recueil des Conditions Particulières des Marchés Fascicule № 165, „Huiles Minérales et Compound pour graissage“, с подразделением всех смазочных масел на 7 категорий. Масла испытываются на вязкость, вспышку, замерзание, кислотность, содержание кокса (по Конрадсону), разъедание металлических частей, эмульсирование и просачиваемость через фитили.

Качества и методы испытания газойля для нужд морского министерства установлены в № 22 „Bulletin Officiel de la Marine“.

УПАКОВКА и РЕКЛАМА

Для смазочных масел применяются следующие виды упаковки:

- а) деревянные бочки вместимостью от 165 до 170 клг.
- б) бидоны емкостью в 50 л,
- в) то же в 20 л,
- г) деревянные ящики, вмещающие по 10 пятилитровых бидонов, т. е. 50 л масла.
- д) деревянные ящики, вмещающие по 25 двухлитровых бидонов, т. е. те же 50 л масла,

Одна бочка масла, таким образом, соответствует четырем ящикам.

Бензин и керосин в полуоптовой и розничной торговле продаются:

- а) в бочках емкостью около 200 л.
- б) " " " " 50 "
- в) в ящиках, вмещающих по 10 пятилитровых бидонов, т. е. 50 л.

Наиболее ходовые типы бочек на французском нефтяном рынке следующие (цены указаны франко Париж в 1929 г.).

1. Тяжелые железные бочки цилиндрической формы на двух прокатных обручах-рельсах, емкостью около 200 литров. Толщина стенок 2 мм. и днищ 2 $\frac{1}{2}$ мм. Вес от 55 до 58 клг.

Цена черных	102—105 фр. за штуку
„ оцинкованных	130—135 „ „

2. Легкие железные бочки—бидоны из тонкого железа без прокатных обручей, емкостью в 220 литров. Бочки эти бывают более легкие и более тяжелые.

При толщине боков 1 мм, вес 19 клг.	47 фр. за шт.
„ „ „ „ 1,2 „ „ 23 „	50 „ „

В некоторых районах распространены также деревянные бочки.

Отпуск бензина в посуде постепенно вытесняется отпуском из распределительных колонок-насосов, но в провинции спрос на пятилитровый бидон все еще весьма значителен, так как для установки насоса считается необходимым обеспечить сбыт не менее 2.000 л. в месяц. Цена бидонного и насосного бензина одинакова.

Керосин отпускается преимущественно в пятилитровых бидонах, или, при крупном заборе, в 50-литровых бочках.

При тарных перевозках взимается та же провозная плата, как и при наливных, причем между тарой и продуктом никакой разницы не делается. При перевозке наливом в цистернах за пробег последних делается скидка с провозной платы, тогда как при тарных перевозках вагоны подает железная дорога, и поэтому грузовладельцу никаких скидок не предоставляется.

Тарифы меняются довольно часто, но в весьма незначительной степени.

Водным путем все нефтепродукты, за исключением масел, доставляются из Руана в глубь страны в наливных баржах фирм, которые оплачивают лишь буксировку своих барж пароходами. Плата за буксировку устанавливается правительством.

СЕБЕСТОИМОСТЬ ОПЕРАЦИЙ С НЕФТЕПРОДУКТАМИ

Общее представление о калькуляции себестоимости нефтепродуктов на французском оптово-розничном рынке дает доклад специальной комиссии о ценах, учрежденной министром торговли. Доклад опубликован в апреле 1929 г. В основу этого доклада положены результаты специального обследования, длившегося около 2 месяцев. Комиссия была учреждена в связи с шумевшим в январе 1929 г. выступлением сенатора Ренье, заявившего, что существующие на французском рынке цены очищают большую сверхприбыль. Комиссии предписывалось изучить вопрос о колебаниях цен на бензин и о мерах, которыми можно положить предел ненормальным явлениям этой области, и специально предписывалось тщательно проверить все указания сенатора Ренье. Опубликованный доклад представляет собою предварительное заключение комиссии. Для своих работ комиссия затребовала калькуляции себестоимости бензина от трех групп нефтяных компаний, работающих на французском бензиновом рынке: 1) членов синдикальной палаты, 2) независимых импортеров, имеющих собственные инсталляции и 3) независимых импортеров, не имеющих собственных инсталляций. Если принять во внимание, что комиссия состояла, с одной стороны, из представителей правительственных органов, подвергнувшихся резким нападкам сенатора Ренье, а с другой — из представителей нефтяных компаний, то представится неудивительным, что комиссия не только опровергла основную точку зрения Ренье и в общем признала современный уровень цен оправданным, но и вообще установила чрезвычайно мало ненормальных явлений в области цен на французском нефтяном рынке. Однако, разработанные этой комиссией данные могут дать общее представление о структуре себестоимости (см. стр. 209 — 210).

ХРАНЕНИЕ, РОЗЛИВ И СТРАХОВАНИЕ

Заарендовать резервуарную емкость во Франции весьма трудно, так как почти все фирмы, владеющие нефтяными инсталляциями, пользуются ими сами и другим торговцам в аренду не сдают.

В начале 1926 г. в Гавре была закончена постройкой крупная инсталляция, емкостью в 100.000 тонн, о-ва „C-ie Industrielle Maritime“. Ставки, взимаемые этой фирмой за приемку и хранение нефтепродуктов, следующие:

а) за бензин и керосин — по 35 фр. за тонну, при хранении в течение одного месяца и по 45 фр. при хранении в течение трех месяцев, причем владелец товара оплачивает всю емкость занятого им резервуара. При аренде резервуаров на годичный срок хранения взимается в шестикратном размере месячной ставки, т. е. по 210 фр. с тонны, исходя из того расчета, что в течение одного года арендатор обернет емкость не менее шести раз.

Калькуляция продажной цены на бензин (январь 1929 г.).

Цена бензина ф о б Гольф. Бензин легкий („туризм“) 10 центов за галлон. Фрахт 17/6 за англотонну.	Синдикальн. Палата нефт. промышлен.	Независимые импортеры (с инсталл.).	Независимые импортеры (без инсталл.).
	(В ф р а н к а х)		
Курс £ = 124,09; \$ = 25,59.			
1. Стоимость 1 англо-тонны . . .	949.76	949.65	949.67
Фрахт океанский	108.60	108.60	108.58
Экспедиционные 2%	0.51	0.52	0.52
Страховка 0,25%	2.61	3.32	2.65
Утечка в пути 1,5%	15.95	10.58	15.95
Проценты за открытый кредит на 30 дней по 6% год.	4.75	4.75	15.95
Открытие кредита 1/16%	0.59	5.75	5.63
С и ф—англотонна	1.083.77	1.083.17	1.083.00
С и ф—метротонна	1.065.71	1.066.10	1.066.00
2. Разгрузка, взвешивание, хранение, статистика	4.00	3.50	5.50
Наем склада на 3 месяца	15.00	41.10	51.00
Страховка склада	0.36	3.20	51.00
Расходы по содержанию склада	2.75	2.00	51.00
Утечка на складе 2%	21.31	21.32	21.00
Страховка товаров на 3 мес.	1.73	3.20	5.00
Проценты со стоимости товаров на 3 мес. по 6% год.	16.00	15.99	16.00
Итого за тонну	1.126.86	1.156.41	1.266.50
Или за гектолитр	81.70	84.41	85.00
3. Таможенная пошлина	44.00	}	}
Внутренний налог	28.00		
Гербовый сбор и приемочный сбор	0.08		
Налог по ценности	0.12		
Уравнительный сбор	5.00		
Импортный налог	3.12		
Сбор в пользу Оффис Насиональ де Комбюстибль Ликид	0.73	81.15	81.15
Убыток от смешивания для получения „Карбюран Насиональ“	0.50	0.50	0.50
За гектолитр	163.25	166.06	166.65

(Продолжение)

Продолжение калькуляции	Синдикальн. Палата нефт. промышлен.	Независимые импортеры (с инсталл.)	Независимые импортеры (без инсталл.)
	(В ф р а н к а х)		
4. Страховка из расч. в 1 м. 0,08% .	0.11	0.12	0.13
Утечка	1.65	1.66	1.67
Проценты на стоимость товара на 1 мес.	0.83	0.83	0.84
Общие накладные расходы и амортизация			
а) Приемка, перекачка на склад, наполн., рем., упаковка, про- чистка, покраска, погрузка .	9.82	4.50	6.00
б) Аренда склада, содержание обо- рудования и зданий	3.11	0.35	1.50
в) Амортизация оборудования . .	2.29	1.75	—
Насосы	2.96	—	4.50
Упаковка	2.53	3.25	—
г) Стоимость утечки, выплачен- ная клиентам	1.45	1.20	2.00
д) Неплатеж должников	0.40	—	—
Страховка зданий и оборудо- вания	0.99	0.10	0.20
Комиссия агентов	1.55	1.50	2.00
Общие административные рас- ходы и реклама	4.40	2.50	3.40
Доставка товара оптовикам на грузовиках	3.15	3.50	4.00
Проценты на открытый кредит клиентам на 1 мес.	1.00	1.00	1.00
Налог с оборота	4.00	4.00	4.00
Коммерческий риск и прибыль на вложенный капитал	9.45	9.00	9.00
Итого за гектолитр .	212.04	201.32	206.89

б) за темные продукты ставка несколько ниже, а именно: 30 фр. при месячном хранении, 40 фр.—при трехмесячном и 180 фр.—при годичном.

Складская и др. утечка ложится на арендатора.

Гарантия качества продуктов заключается в том, что резервуары все время находятся в опечатанном виде и отпуск производится в присутствии приемщика арендатора.

За налив из резервуаров в баржи взимается по 3 фр. за тонну, а при наливе в вагоны-цистерны — по 105 фр. за вагон. Нормальная грузоподъемность цистерны — 14 тонн или до 200 гектолитров.

В случае вывоза товара со склада за пределы Франции, о-во возвращает арендатору по пяти франков с тонны вывезенного им количества.

Резервуары о-ва после слива в них нефтепродуктов опечатываются таможенным агентом, и акциз взимается по мере вывоза товара со склада. О-во принимает на себя страховку сдаваемых ему на хранение нефтепродуктов по ставке в 0,063% за каждые две недели с суммы оценки товара. У того же о-ва имеется инсталляция вблизи Парижа (нефтяные доки в Женевилье), общей емкостью в 20.000 тонн, которой можно пользоваться на тех же условиях, если заарендовать емкость одновременно в обоих пунктах.

ЗАКОНОПОЛОЖЕНИЯ О НЕФТЯНОЙ ТОРГОВЛЕ

Во Франции в 1927 г. и ранее существовал проект государственной монополии на ввоз, переработку и торговлю нефтепродуктами. Однако, эта мысль теперь оставлена, и в 1928 г. издан закон о лицензионном ввозе, значительно отличающийся от старого закона о лицензионном ввозе, изданного 10.1.1925 г. Торговля нефтепродуктами внутри страны совершенно свободна и никаким ограничениям не подчинена, но для открытия нефтескладов, в виду связанной с этим опасности в пожарном отношении, требуется специальное разрешение префекта полиции, а хранение нефтепродуктов строго регламентировано. В зависимости от степени опасности и неудобств, представляемых инсталляциями по хранению и сбыту нефтепродуктов, инсталляции эти подразделяются на 3 категории.

В противоположность торговле нефтепродуктами внутри страны, право ввоза таковых во Францию в количествах, превышающих 300 тонн в месяц, предоставляется по закону от 31 марта 1928 г. лишь по особым разрешениям (лицензиям), и самый ввоз подчинен государственному контролю. Разрешения выдаются либо на основании заключения особой межуведомственной комиссии, обязанной рассматривать все поступающие к ней заявления, либо на основании заключения Государственного совета. Срок выдаваемых разрешений не превышает 20 лет для сырой нефти и 3 лет для остальных нефтепродуктов. В случае коренного переоборудования нефтеперегонного завода его владельцем, получившим разрешение на ввоз сырой нефти, в целях введения новых методов переработки, срок этого разрешения может быть удлинен еще на 10 лет, причем это продление срока может иметь место, при повторном переоборудовании, несколько раз.

Лицо, получившее разрешение на ввоз, обязано хранить у себя в виде неприкосновенного запаса одну четверть ввезенного им в течение года количества нефтепродуктов и должно при снабжении своих клиентов отдавать преимущество государственному и общественным учреждениям. В случае невыполнения этих обязательств, а равно и в случае использования разрешения для искусственного повышения или понижения рыночных цен на

нефть и нефтепродукты, выданное разрешение может быть, по постановлению междуведомственной комиссии, отобрано. Переуступка ввозных разрешений другим лицам, в части или в целом, возможна лишь с особого разрешения Совета Министров. Импортерам, ввозившим уже нефть и нефтепродукты во Францию до издания нового закона, предоставляется право на получение разрешения на ввоз из расчета максимального количества, ввезенного ими в каком либо году в течение пятилетия, предшествовавшего изданию закона, о чем ими должно быть подано заявление в 3-месячный срок со дня опубликования закона. Закон предусматривает право государства на вхождение пайщиком в новый, современного типа нефтеперегонный завод, если таковой будет выстроен кем либо во Франции, но со вложением не более 50 млн. франков. Равным образом предусмотрено право распространения действия закона на Алжир и колонии.

НЕФТЕТОРГОВЫЕ ФИРМЫ

Ввоз нефтепродуктов производится сравнительно небольшим числом фирм, из коих многие являются непосредственно филиальными предприятиями мировых трестов — „Стандарда“, „Шелла“ и Англо-Персидской Компании, или в той или иной форме связаны с ними и координируют свою деятельность с этими трестами. Кроме того, имеется группа независимых национальных французских фирм, которая ввозит около одной трети всего поступающего во Францию количества нефтепродуктов. Эта группа пыталась в 1927 г. расширить свою долю участия во французском нефтеимпорте за счет соответствующего снижения долей мировых трестов. Попытка эта привела к обостренной конкуренции национальной группы с трестами и к резкому падению рыночных цен, но закончилась поражением национальной группы и восстановлением прежнего соотношения сил.

Наиболее крупные фирмы, занимающиеся импортом нефтепродуктов во Францию, должны быть подразделены на 4 группы, а именно:

- а) независимая французская группа,
- б) группа „Стандард“,
- в) „Ройал Дотч-Шелл“,
- г) Англо-Персидской Компании.

В состав французской группы входят следующие фирмы:

1. Торговый дом „Бр. Демарэ“ (Desmarais Frères).
2. О-во „Лилль, Боньер э Коломб“ (Société Lille, Bonnière et Colombes)
3. „Раффинери де Петроль дю Нор“ (Raffinerie de Pétrole du Nord).
4. „Раффинери дю Миди“ (Raffinerie du Midi).
5. „Компани Эндюстриель де Петроль“ (Син) Compagnie Industrielle de Pétrole.
6. „Сосиетэ Альзасиенн де Карбюран“ (Société Alsacienne des Carburants)
7. „Сосиетэ Франсез де Карбюран“ (Société Française des Carburants).
8. Consommateurs de Pétrole.
9. Société Française de Pétrole, d'Essence et de Naphte (Бауэр-Маршал)
10. О-во Пешельброн (Société Pechelbronn).

Из числа этих фирм первые семь торгуют отчасти советским бензином, для каковой цели их объединяет о-во „Петрофина Франсез“, получившее от Нефтеиндиката СССР в 1924 г. монопольное право на продажу советского бензина и масел во Франции и во французских колониях.

Все названные фирмы входят в Синдикальную Палату, которая до последнего времени регулировала квоты отдельных импортеров. С введением с 1/IV 1929 г. твердых лицензий на ввоз определенных количеств,

роль Синдикальной Палаты существенно изменилась. До 1929 г. распределение соответствующих долей участия в импорте бензина во Францию было таким:

а) Французская группа	44,50%
б) Группа „Стандарда“	26,00%
в) „Шелла“	18,25%
г) „Англо-Персид. о-во“	11,25%
Итого	100,00%

Распределение общей доли в 44,50%, предоставленной французской группе, между отдельными фирмами, входящими в ее состав, характеризовалось следующими данными:

Бр. Демарэ	18,45%
К-о Эндюстр. де Петроль	10,35%
Лилль, Боньер э Коломб	7,55%
Раффинери де Петроль дю Нор	2,85%
Соснетэ Франсез де Карбюран	1,90%
Раффинери дю Миди	2,45%
Сокаль (Сос. Альзасиен де Карбюран)	0,95%
	44,50%

Квота „Стандарда“ (26%) распределялась следующим образом: „Л'Экономик“ (Эко) 8%, „Компани Женераль де Петроль“ 3½% и „Лиэ Петролеенн“ — 14½%.

Шелловские 18¼% распределялись между о-вом Jupiter — 15½% и Société Maritime — 2¾%. В 1929 г. произошло слияние этих двух фирм.

Предоставленные Англо-Персидской Компании 11¼% делились между Société Générale des Huiles de Pétrole — 6% и Compagnie Occidentale des Produits de Pétrole et l'Association Pétrolière — 5¼%.

К 1929 г. распределение общей реализации между фирмами несколько изменилось, и с этого времени нужно говорить уже не о квотах Синдикальной Палаты, а о распределении между всеми импортерами (не только членами Синдикальной Палаты, но и мелкими, так называемыми „дикими“) всего разрешенного официально к ввозу количества, на основании нового закона 1928 г., сменившего прежний закон от 10/1 1925 г., по которому лицензии выдавались на любое заявленное количество, а не на количество, соответствующее фактическому ввозу в прошлом, как это предусматривает закон 1928 г.

Всех фирм, получивших разрешение на ввоз — 46, и по их числу 30 марта 1929 г. издано 46 декретов. Декреты предусматривают всего 4 продукта — бензин, керосин, масла и газойль. Ввоз мазутов, асфальтов, парафина, вазелина, нефтяного кокса, гудрона и смол будет происходить на прежних основаниях — на условиях, предусмотренных законом 10 января 1925 г.

Ввоз нефтепродуктов, перечисленных в декретах, разрешается на три года. Приведенные в них количества равны годовому ввозу. Реэкспорт не регулируется этими декретами.

Таблица, помещенная на стр. 214, группирует фирмы, получившие разрешение, по признаку их независимости или принадлежности к трестам; в этой таблице указаны также проценты от общего разрешенного к ввозу количества.

Список фирм, получивших разрешение на импорт нефтепродуктов во Францию
(Разрешенные к ввозу количества в тоннах)

Наименование фирм	Керосин		Бензин		Смаз. масла		Газойль		Всего	
	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%
Группа Шелл										
Jupiter	61.400	18,5	288.000	15,0	41.000	9,7	60.000	29,3	450.400	15,7
Группа Англо-Персидской компании										
S-té Générale des Huiles de Pétrole	29.500	8,9	184.300	9,6	18.500	4,4	33.000	16,1	265.300	9,2
Группа «Стандарт»										
Economique	51.750	15,6	340.100	17,7	—	—	25.000	12,2	416.850	14,5
Bedford Petroleum Company	600	0,2	—	—	68.100	16,2	—	—	68.700	2,4
S-té Générale des Pétroles	7.300	2,2	50.300	2,6	—	—	2.500	1,2	60.100	2,1
S-té Méridionale des Pétroles	3.000	0,9	22.000	1,2	—	—	—	—	25.000	0,9
Итого группа „Стандарт“	62.650	18,9	412.400	21,5	68.100	16,2	27.500	13,4	570.650	29,9
Группа Синклер-Вакуум										
Vacuum Oil Company	—	—	—	—	29.600	7,0	—	—	29.600	1,0
Co. Industrielle des Pétroles	27.900	8,4	130.300	6,9	—	—	4.200	2,4	162.400	5,6
Итого группа „Синклер-Вакуум“	27.900	8,4	130.300	6,9	29.600	7,0	4.200	2,4	192.000	6,6
Всего группа „Стандарт-Вакуум“	90.550	27,3	542.700	28,4	97.700	23,2	31.700	15,8	762.650	36,5
Другие американские компании										
Huiles Galena	50	0,0	—	—	9.600	2,3	—	—	9.650	0,3
Texas Oil Company	150	0,0	—	—	6.900	1,6	—	—	7.050	0,2
Huiles Sincro	—	—	—	—	21.800	5,2	—	—	21.800	0,8
S-té Commerciale des Carburants (Cities Service)	2.000	0,6	36.000	1,8	100	0,0	—	—	38.100	1,3
Co. Française des Huiles Minérales	—	—	—	—	4.800	1,1	—	—	4.800	0,2
Итого	2.200	0,6	36.000	1,8	43.200	10,2	—	—	81.400	2,8
Группа Петрофины										
Petrofina	—	—	—	—	8.400	2,0	—	—	8.400	0,3
Desmarais Frères	70.700	21,3	265.200	13,8	1.200	0,3	2.600	1,3	339.700	11,8
Lille Bonnières & Colombes	22.500	6,8	101.800	5,3	5.800	1,4	2.800	1,4	132.900	4,6
André Fils	2.600	0,8	3.000	0,2	70.800	16,8	13.000	6,4	89.400	3,1
Raffineries du Nord	6.200	1,9	40.700	2,1	—	—	6.000	2,4	52.900	1,8
Итого группа Петрофины	102.000	30,8	410.700	21,4	86.200	20,5	24.400	11,5	623.300	21,6
Прочие французские фирмы										
Consommateurs de Pétrole	17.500	5,1	36.000	1,8	30.000	7,1	2.500	1,2	86.000	3,0
Pétroles, Essences & Naphtes	3.000	0,9	72.600	3,8	1.400	0,3	—	—	77.000	2,7
S-té Française des Carburants	—	—	65.000	3,3	—	—	—	—	65.000	2,3
Crédit Général des Pétroles	2.500	0,8	3.000	0,2	11.200	2,7	8.700	4,3	25.400	0,9
S-té Française de Combustibles Liquides (S-té Fçse)	3.000	0,9	22.000	1,2	—	—	—	—	25.000	0,9
Pechelbronn Company	3.650	1,1	6.400	0,3	13.000	3,1	10.500	4,9	33.550	1,2
S-té Alsacienne des Carburants	—	—	16.400	0,9	—	—	—	—	16.400	0,6
Transport de la Région Parisienne	—	—	20.000	1,0	—	—	—	—	20.000	0,7
S-té La Mailleraie	—	—	—	—	45.400	10,8	—	—	45.400	1,6
Prod. Chimiques & Raffineries de Berre	3.000	0,9	47.000	2,5	3.000	0,7	5.000	2,4	58.000	2,0
Compagnie Oléonaphtes	—	—	—	—	7.200	1,7	—	—	7.200	0,3

Список фирм, получивших разрешение на импорт нефтепродуктов во Францию
(Разрешенные к ввозу количества в тоннах) (продолжение)

Наименование фирм	Керосин		Бензин		Смаз. масла		Газойль		Всего	
	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%	Тонн	%
Consummateurs d'Huiles Combustibles	—	—	—	—	4.000	0,9	15.000	7,3	19.000	0,7
Union Générale des Naphtes	2.000	0,6	19.000	1,0	—	—	600	0,3	21.600	0,7
S-té Champenoise des Carburants	—	—	9.700	0,5	—	—	—	—	9.700	0,3
Bosc (M-me Veuve)	2.800	0,8	6.800	0,3	—	—	—	—	9.600	0,3
J. Diebolt's Successeurs	550	0,2	6.400	0,3	—	—	—	—	6.950	0,2
Excelstor Carburants & Huiles	—	—	4.800	0,3	—	—	—	—	4.800	0,2
Henry Hamelle	—	—	—	—	7.200	1,7	—	—	7.200	0,3
Huilerie Centrale	1.400	0,4	500	0,0	7.200	1,7	600	0,3	9.700	0,3
Motoline	—	—	4.900	0,3	—	—	—	—	4.900	0,2
S. E. Modiano	250	0,1	7.000	0,4	—	—	—	—	7.250	0,3
Petroleum Products	1.500	0,5	6.900	0,4	—	—	—	—	8.400	0,3
Remoise des Pétroles	350	0,1	5.500	0,3	—	—	—	—	5.850	0,2
Rapide (Transports)	600	0,2	3.500	0,2	—	—	—	—	4.100	0,1
Union Française des Produits du Pétrole	150	0,0	2.600	0,1	700	0,2	2.500	1,2	5.950	0,2
Итого прочие франц. фирмы	42.250	12,6	366.000	19,1	130.300	30,9	45.400	21,9	583.950	20,5
Смешанные общества с иностранным капиталом										
Compagnie Belpétrole	1.000	0,3	36.000	1,8	—	—	5.000	2,4	42.000	1,5
Crédit Minier Franco-Roumain	—	—	22.000	1,2	3.000	0,7	2.500	1,2	27.500	1,0
Franco-Egyptienne	3.000	0,9	31.800	1,6	1.400	0,3	2.500	1,2	38.700	1,3
Итого смешанные общества	4.000	1,2	89.800	4,6	4.400	1,0	10.000	4,8	108.200	3,8
Всего разрешено к ввозу	331.400	100,0	1.917.500	100,0	421.300	100,0	204.500	100,0	2.874.700	100,0

С точки зрения распределения участия фирм в реализации новый режим внес следующие изменения: более крупные из фирм уменьшили свое участие в пользу менее крупных или даже едва лишь возникших фирм. Это видно из нижеследующей таблицы, которая сравнивает долю участия важнейших фирм в 1925 и 1926 г. с долей участия тех же фирм, как она определяется выданными в 1929 г. лицензиями:

	1925 г.	1926 г.	1929 г.
„Стандард“	29,2	28,2	21,5
„Шелл“	19,2	19,7	15,0
Англо-Перс. Ко	12,7	13,0	9,6
„Синклер-Вакуум“	9,4	9,2	6,9
„Демарэ“	18,3	18,0	13,1
„Лилль-Боньер э Коломб“	7,2	6,9	5,3
„Рафинери дю Нор“	2,7	2,6	2,1
„Сосьетэ де Карбюран“	1,9	1,8	3,3
„Сокаль-Пешельбронн“	0,9	0,8	1,2

Весь так называемый „новый нефтяной режим“, т. е. реформа 1928 и 1929 гг., в целом представляется весьма умеренным исходом по сравнению с теми проектами государственной нефтяной монополии, которые в 1927 г. казались не так уж далекими от осуществления. Не отказавшись от поставленной перед собой задачи контроля над импортом нефтепродуктов, правительство выбрало вместо монополии контингентирование импорта путем выдачи лицензий на определенные количества. Таким образом, новый французский нефтяной режим в официальном и принудительном порядке контингентировал ввоз нефтепродуктов. То, что мировым нефтетрестам удалось осуществить с большими усилиями на английском и германском рынке, они получают от французского правительства в качестве подарка. Правда, в новом нефтяном режиме контингентирование импорта определяется не политической мировой трестов, а правительством, которое таким образом распределяет силы нефтяного рынка в определенном, желательном ему соотношении, ограничивает развитие нежелательных для него элементов и, наоборот, ускоряет развитие других элементов. Но за всем тем, если принять к тому же во внимание, что в руках мировых нефтетрестов остается такое могущественное оружие, как скупка фирм вместе с выданными им лицензиями, то станет ясным, что новый французский нефтяной режим представляет собою крупный шаг на пути к монополизации и к ограничению свободной конкуренции на нефтяном рынке.

Если и раньше синдикальная палата в контакте с правительственными органами по нефтеснабжению производила контингентирование сбыта, то оно было обязательным лишь для членов синдикальной палаты, и наличие не входивших в палату фирм обеспечивало, по крайней мере в теоретической постановке, свободное действие законов рынка. Новейшее контингентирование сбыта самим правительством уже не оставляет никакой лазейки для вмешательства новых фирм и тем самым возлагает на правительство особую ответственность за контроль над ценами.

Краткие характеристики отдельных фирм

1) „Бр. Демарэ“. Фирма принадлежит Полю Бутру-Демарэ и Люсьену Бутру-Демарэ. Основана в 1888 г. Шарлем и Анри Демарэ. Инсталляции: 1) в Блай—наливная приемная станция на 29.000 тонн, 2) в Гавре—нефтеочистительный завод, бидонный и бондарный завод и резервуары на 52.000 тонн

емкости. К заводу примыкают еще две наливные станции общей емкостью в 24.000 тонн. Итого имеется крушовой емкости на 105.000 тонн. Фирме принадлежат резервуарные склады: в Гольбей—на 2.000 куб. м., в Веницеле на 6.270 куб. м., в Нанте—на 176 куб. м., в Бордо—на 180, в Анжере—на 140, в Туре на—40, в Букау на 150, в Тулузе на—120, в Лионе на—250 (итого, следовательно, еще свыше 8.000 тонн), а также значительные инсталляции в Эльзасе. Морской флот состоит из двух нефтеналивных судов—„Лекок“, грузоподъемностью 3.400 регистровых брутто тонн, и „Орифлам“—3.300. Заведывание этими судами поручено фирме „Лейн и Мак-Андрю“ в Лондоне. Для перевозок внутри страны у фирмы имеется флотилия наливных шаланд и собственный парк вагонов-цистерн.

О-во Демарэ состоит пайщиком в следующих обществах: „Аквила Франко-Романа“ (нефтедобыча в Румынии), о-во „Лиманова“ (нефтедобыча в Галиции), „О-во Складов в Шербурге“ и „Компани Франсез де Петроль“.

2) „Компани Эндюстриель де Петроль“. Основано в 1904 г. Имеет заводы в Руане и Фронтиниане, перерабатывающие до 200 тонн в сутки, и инсталляции для сбыта нефтепродуктов во Франции и Сев. Африке. Значительные инсталляции имеются в Руане, емкостью на 49.200 тонн, в Ля-Палисс—10.800 тонн, в Сетт—8.400 тонн, в Фронтиниане—25.000 тонн, в Дюнкерке—12.500 тонн и в Бордо—15.500 тонн, а всего свыше 120.000 тонн. О-ву принадлежит значительное количество бензиновых автоматов в разных городах, парк вагонов-цистерн и 2 наливных парохода—„Радиолайн“, грузоподъемностью 5.100 регистр. тонн, и „Капитан Дамиани“—6.500 тонн. О-во состоит пайщиком в целом ряде обществ, в том числе в о-ве „Пешельбронн“ и Компани Франсез де Петроль. Капитал о-ва составляет 60.000.000 фр., из коих 40% принадлежали до 1921 г. группе Синклера, а в 1929 г. перешли к о-ву Вакуум. В состав Правления входили со стороны американцев Ф. Синклер, А. Рузвельт и полковник Симсон. Председатель правления—Лефевр Вакери. Поддерживает финансовую связь с банком „Комитюар Насиональ д'Эскомпт де Пари“. Дивиденд выплачивался в 1920—21 г.—15%, 1921—22 г.—12%, 1922—23 г.—6%, 1923—24 г.—13%.

У этого общества имеется филиальное общество под тем же названием для Сев. Африки, со складами в Алжире, Бастон, Бужи, Константине, Маскара, Тиаре и главным образом в Арзеве (в Алжире), где имеется 3.800 тонн резервуарной емкости.

Баланс на 1 мая 1927 г. Актив: 214 млн. фр. (имущество 38,5 млн., товары 74 млн., бумаги 16 млн., дебит. 38 млн.). Пассив: осн. капит. 60 млн. обязательства 94 млн., запасн. капит. 21 млн. Прибыль—61.000 фр., дивиденд не выдан.

3) О-во „Лилль, Боньер э Коломб“. Образовалось от слияния в 1909 г. двух обществ—о-ва „Лилль Боньер“, основанного в Лилле в 1877 г., и о-ва „дез'Юиль Минераль де Коломб“, основанного в 1868 г. О-во занимается ввозом, переработкой и сбытом бензина. О-ву принадлежат 3 завода, из них главный находится в Пти-Кевильи, около Руана, на берегу Сены. На нем вырабатывается также и вазелин. Резервуарной емкости при заводе имеется на 34.000 тонн. Второй завод находится в Коломб и соединен трубопроводом с Сенной, длиной около 2 км., для разгрузки шаланд. Резервуарной емкости—на 9.000 тонн. Третий завод—в Ля-Палиссе, с резервуарной емкостью на 10.000 тонн. При заводе имеется бидонная мастерская. Склады имеются для нефти, бензина и масел: в Сан-Луи дю Рон—на 10.000 тонн, в Калэ—на 3.000 в Сан-Сатор—2.500, в Ломм—700, в Лионе—600, в Марселе—400, в Дижоне—300 и в Дюнкерке—6.000, а всего свыше 76.000 тонн. Основной капитал о-ва—40.000.000 фр., облигационный—15 млн. фр. О-во со-

стоит участником в Компани Франсез де Петроль дю Марок в „О-ве Складов в Шербурге“, в о-ве „Аквила Франко-Романа“ (в Румынии), в о-ве „Лиманова“ (в Галиции) и в Компани Франсез де Петроль. Финансовая связь с Банком Рейн. Дивиденда выдано: в 1920 г.—30%, в 1921 г.—30%, в 1922 г.—20%, в 1923 г.—17%, в 1924 г.—20%. Состав правления: Председатель—А. Паллиэ, директора—Гауз, Дансэ, Паллье, Панкен и др. Годовой оборот, фирмы составляет около 400 млн. фр. В 1929 г. произошло увеличение основного капитала с 40 до 50 млн. фр. О-во связано с о-вом „Атлантик Рифайкинг“, принадлежащим к группе „Стандард“.

Баланс на 1 апреля 1927 г.: актив 143 млн. фр. (имущ. 36 млн., портфель 10 млн., товары 54 млн., векселя 5 млн., тек. счета 19,5 млн., дебит. 15 млн.).

Пассив: осн. кап. 40 млн., зап. кап. и погаш. 35 млн., облиг. заем 15 млн. пошлыны, подл. уплате 23 млн., кредиторы 23 млн. Прибыль—2 млн., дивид. 5%.

4) „Раффинери де Петроль дю Нор“. Основано в 1891 г. У о-ва имеется в Васкегале завод для очистки смазочных масел и резервуарный склад на 8.700 тонн. О-ву принадлежат также склады на 1.200 тонн в Обервилье, соединенные с жел. дорогой и с каналом Сан-Дени, в Руане на 20.000 тонн, в Дюнкерке на 12.000 тонн, в Сан-Поль сюр Мер на 12.000 тонн, а всего на 54 тыс. тонн. Имеет свой парк вагонов-цистерн и флотилию наливных шаланд. Входит участником в Компани Франсез де Петроль, в о-во Aquilla Franco-Romana (Румыния) и в о-во „Лиманова“ (Галиция). „Петрофина Франсез“ состоит одним из пайщиков о-ва. Основной капитал о-ва 40.000.000 фр. Дивиденд выдан: в 1920—21 г.—45%, в 1921—22 г.—13%, в 1922—23 г.—13%. В 1929 г. произведено уменьшение основного капитала с 40 млн. до 20 млн. и после этого увеличение его до 100 млн.

Баланс на 1 апреля 1927 г.:

Актив—111 млн. фр. (недвиж. имущ. 44 млн., участие в предпр. 5,7 млн., касса, тек. счета и портфель 8 млн., дебиторы 6,9 млн., товары и проч. 46,5 млн.).

Пассив: осн. капитал 40 млн., зап. капитал и погаш. 21 млн., кредиторы 47 млн.

Прибыль 2,6 млн. фр., дивид. 5%.

5) „Сосьетэ Франсез де Карбюран“. Основано в 1912 г. Участниками о-ва являются крупные металлургические и транспортные фирмы, а также нефтяные фирмы „Компани Эндоустриэль де Петроль“ и о-во „Лиль, Боньер э Коломб“ и французские банки—„Креди Мобилье Франсе“ и „Банк Насиональ де Креди“. О-ву принадлежит нефтяная инсталляция в Руане на 18.600 тонн и центральный склад в Сант-Уан-Ле-Док. О-во состоит участником в других предприятиях, главным образом в о-ве „Стеа Франсез“ (в Румынии). Основной капитал 20.000.000 фр. Дивиденд выдан: в 1923 г.—10% и в 1924 г.—10%. Состав правления: председатель Правления—М. Шампен, Валеский, Марешаль, Ризлер, Лефевр-Вакери и др.

6) „Раффинери дю Миди э Сосьетэ Иммобильтер Эндоустриэль дю Миди Реюни“. Основано в 1895 г. под фирмой „Сосьетэ Иммобильтер Эндоустриэль дю Миди Реюни“, а в 1925 г. слилось с „Раффинери дю Миди“ и приняло объединенную фирму. О-ву принадлежит нефтеперегонный завод в Валарюк, при котором резервуарная емкость на 37.000 тонн. Кроме того, имеются инсталляции: в Дюнкерке на 18.600 тонн, в Ля-Палисс—на 15.000 тонн, в Сетт—на 5.400 тонн, в Нор-де-Бук—на 5.500 тонн, в Сан-Луи дю Рон—на 3.700 тонн, в Тулоне—на 600 тонн, в Сан-Поль-сюр-Мер—на 23.000 тонн, и в портах Жиронды—на 18.000 тонн. Итого имеется резервуарной емкости на 126.000 тонн. О-ву принадлежит парк вагонов-цистерн, флотилия наливных шаланд и вполне законченная торговая организация, как то: внутренние склады в Авиньоне, Безансоне, Клермон-Ферране, Жи-

муиле, Лиможе, Роанне, Туре и Дижоне, с общей резервуарной емкостью на 7.500 тонн. Кроме того имеется инсталляция в Алжире: в Арзеве на—9.200 тонн и более мелкие в Константине, Боне, Бужи и Кубе. Основной капитал о-ва—24.000.000 фр. О-во не обязано публичной отчетностью, и результаты его операций поэтому не опубликовываются. Состав правления: председатель — П. Демарэ, члены правления—Лефевр-Деспо, Бадюэль, Грат, Голдэ и Пьерро.

7) „Сосьетэ Альзасиен де Карбюран“ (Сокаль). Основано в 1922 г. главным образом для производства операций в Эльзасе и Лотарингии. Основной капитал—18.000.000 фр. О-ву принадлежит заводная инсталляция в Антверпене, а также заводная инсталляция в Страсбурге емкостью в 5.000 тонн. Склады и торговая организация имеются в главных городах Эльзаса. В 1925 г. основано филиальное общество для торговли в Швейцарии под фирмой „Карбюран Сокаль“.

8) О-во „Пешельбронн“. Основано в 1921 г. Занимается главным образом добычей и переработкой нефти в Эльзасе, в 30 км. от Страсбурга. Разработки ведутся с 1768 г. После войны предприятие было секвестровано в пользу Франции. Земельный фонд—44.000 гектаров. Трубопроводов—160 км. Скважин—свыше 600. Добыча нефти в Пешельбронне по годам (в тоннах): с 1913 по 1918 г.—от 41.000 до 51.000 в год, в 1919 г.—47.000, в 1920 г.—54.900, в 1921 г.—55.500, в 1922 г.—70.000, в 1923 г. 70.000, в 1924 г.—71.000. О-ву принадлежит самый крупный (после Англо-Персидской Компании) во Франции завод в Мерквилье-Пешельбронне с пропускной способностью в 100.000 тонн в год. Завод этот переоборудован в 1925 г. и вырабатывает преимущественно смазочные масла. О-во состоит участником в целом ряде обществ, в том числе в Сосьетэ Альзасиен де Карбюран и Компани Франсез де Петроль. Акционерный капитал О-ва—81.000.000 фр., а облигационный—(6½%) 30.000.000 фр. О-во вырабатывает и сбывает, кроме смазочных масел, также бензин, керосин и мазут. Ему принадлежат 250 цистерн. Резервуарная емкость имеется в Библсгейме, Дюренбахе и Сульце. В 1929 г. во главе администрации поставлен Херреншмит, председатель страбургской торговой палаты.

Баланс на 31/XII 1927 г. Актив: 170 млн. фр. (недв. илн. 38,5 млн., товары 40 млн., портфель 14 млн., дебиторы 17,5 млн., касса и тек. сч. 2,8 млн.).

Пассив: осн. кап, 81 млн., облиг. заем 30 млн., зап. кап. 8,6 млн., кредиторы 38 млн.

Прибыль 11,4 млн.

9) „О-во Потребителей Нефти“ (Les Consommateurs de Pétrole). Капитал 22½ млн. фр. Торгует бензином, керосином, маслами и мазями. Инсталляция в Дюнкирке на 20.000 тонн, Руане, Бордо, Ля-Палисс, Марселе, Сан-Луи дю Рон, Антверпене и Нанте. О-во основано в 1920 г. крупными потребителями нефтепродуктов, главным образом, железнодорожными и пароходными обществами.

ГРУППА СТАНДАРД

Группа „Стандарда“ состоит из:

- а) Compagnie Standarde Franco-Américaine.
- б) Société La Petroléenne (слилось со след.).
- в) Société L'Economique.
- г) Société Générale des Pétroles.
- д) Bedford Petroleum Company.
- е) Vacuum Oil Co.

ж) Société des Huiles Galena.

з) S-été de la Maieraile (связано с американским о-вом Атлантик Рифайнинг, принадлежащим к Стандарду).

и) André Fils.

к) Société Auxillière de Transport.

а) О-во С-ие Standard Franco-Américaine возникло в 1920 г. Оно было основано обществом Стандард Ойл оф Нью-Джерси и французским банком Banque de Paris et des Pays Bas. Первому принадлежат 49%, а второму 51% основного капитала о-ва. О-во не производит непосредственно никаких торговых операций и является держателем акций в целом ряде других предприятий, как-то: в о-ве „Бр. Нобель“ в Польше, о-ве „Петролеен“ (в размере 10% акционерного капитала), о-ве „Л'Экономик“ (в размере 20% акц. капитала), „Компани Женераль де Петроль“ (в размере 12% капитала), в „Компани Франсез де Петроль“ (1,8%), в „Сосиетэ Оксильер де Транспор“ и др. Основной капитал о-ва—60.000.000 фр. Состав правления: председатель правления—Ж. Камбон, зам. пред.—адмирал Грассе и Уолтер Тигл, члены правления—Бедфорд, Освальд, Hurll, Зейдель Бондонно, Финали и Гольц.

Баланс на 31/XII 1928 г. Актив 71 млн. (портфель 62 млн.). Пассив: осн. капит. 60 млн.

б) О-во „Петролеен“ основано в 1920 г. с основным капиталом в 50.000.000 фр., а в 1927 г. слилось с о-вом „Л'Экономик“. О-ву принадлежал нефтеочистительный завод в Обервилле, а также заводы в Руане и Бегле. Резервуарная емкость на этих заводах составляет 81.000 тонн. Склады имеются в 50 городах Франции. О-ву принадлежала флотилия наливных шаланд, парк вагонов-цистерн и два наливных парохода: „Петролеен“ и „Саксолайн“ по 4.000 тонн грузоподъемности.

в) О-во „Л'Экономик“ („Эко“). Основано в 1920 г. Состав правления: председатель—Гофф, члены—Hurll, Френч, Гастингс, Ленгард и Мартин. Основной капитал—70.000.000 фр. Занимается исключительно продажей бензина из насосов и не имеет своих завозных складов в портах, а снабжается со складов „Бедфорд Петролеум Компани“ в Гавре, Руане и Марселе. Имеется обширный склад в Марселе и большое число насосов в окрестностях Парижа.

г) „Compagnie Générale de Pétrole“. Основано в 1881 г. Контроль над этим о-вом перешел к „Стандарду“ в 1922 г. Переработка и торговля мазутом в Марселе, где имеется емкости на 28.000 тонн. Склады в Лионе, Агде и Тулузе. 50 вагонов-цистерн и пароход „Жюль-Анри“, грузоподъемностью 2.400 тонн. Основной капитал—24.000.000 фр., облигационный—12.000.000 фр. Состав правления: председатель—Фрессинэ, члены правления—Ленгард, Бо, Hurll, Жакмор, Бедфорд и Джонсон.

д) Bedford Petroleum Company, основана в 1902 г. Капитал—50.000.000 фр. Принадлежит целиком „Стандарду“. Имеет завод в Руане. Ведет торговлю главным образом маслами. Инсталляции в Гавре на 20.000 тонн, в Руане—на 27.000 тонн, в Ля-Паллис—на 9.400 тонн и в Марселе—на 25.000 тонн, а всего на 84.000 тонн. Сбытом продуктов ведает о-во „Экономик“. Состав правления: председатель—Гофф, директор-распорядитель—Hurll, члены правления—Френч, Гастингс, Бедфорд (младший) и Мовинкель.

е) „Vacuum Oil Company“. Филиал американской фирмы того же названия. Основано в 1899 г. Капитал—18.000.000 фр. Ведет торговлю американскими маслами. Завод для выработки мазей в Руане и склады в главных городах Франции и Сев. Африки (в Алжире и Тунисе), а также в Бельгии, Голландии и Швейцарии.

ж) Société des Huiles Galena. Капитал—5.000.000 фр. Основано в 1900 г. Торгует специально автомобильными маслами и керосином американской фирмы Galena Signal Oil Company. Инсталляция в Руане на 20.000 тонн. Отделения в Бордо, Гавре, Казабланке и Марокко. Состав правления: председатель—Бертен, члены правления—Галлей, Дион, Коппингер и Голей.

з) „Сосиетэ Ля Майерай“. Основано в 1920 г. с капиталом в 6.000.000 фр. О-во является торговой организацией „Атлантик Рифайнинг Ко“ в Филадельфии по сбыту масел во Франции. О-во специализировалось на выработке и сбыте трансформаторных и вазелиновых масел. Трансформаторные масла изготавливаются на заводе о-ва в Ле-Трей, на правом берегу Сены, а вазелиновые, белые, медицинские и пр. масла—на другом заводе, расположенном там же. Резервуарная емкость при заводах составляет 35.000 тонн. Состав правления: председатель—Эксбрайя, зам. пред.—Ван-Дайк, члены правления—Ариш, Роллинс и др.

и) О-во „Андре и Сын“. Основано в 1901 г. Капитал 15.000.000 фр. Главные склады в Сан-Луи дю Рон, Дюнкерке, Руане, Гран-Кевильи и Жанвилье, общей емкостью свыше 45.000 тонн. Перевозка производится на трех наливных судах, принадлежащих „Сосиетэ д'Армеман д'Эндюстри эде Коммерс (Société d'Armement, d'Industrie et de Commerce) в Антверпене, с которым о-во тесно связано. Операции фирмы распространяются на главные города Европы, Западной Азии и Южной Америки. Преобладающая отрасль торговли—масла. О-во состоит участником в английском обществе Lubricating & Fuel Oil Co, Italiana Importazione Olii, Compagnie Française de Pétrole, Société pour l'Entreposage des Huiles Minérales и пр. О-во подчинено контролю группы, в которой сильно заинтересованы Эмиль и Густав Нобель и о-во Gulf Refining.

к) „Сосиетэ Оксильер де Транспор“. Служит для водных перевозок. Имеет три крупных наливных парохода.

ГРУППА ШЕЛЛ

а) Compagnie Maritime de Pétrole. В 1929 г. слилось с о-вом „Юпитер“ (см. след. о-во). Основано в 1919 г. группой Ройал-Дотч Шелл (Banque de l'Union Parisienne) и банкирским домом „Бр. Бенар“. Основной капитал—75.000.000 фр. Занималось преимущественно торговлей мазутом. Главные инсталляции в Руане (на 20.000 тонн), в Марселе (на 28.600 тонн), в Сан-Луи дю Рон (21.300 тонн) и в Паульяке (22.240 тонн), а всего 92.000 тонн.

б) О-во „Юпитер“. Основано в 1922 г. К нему перешло предприятие фирмы „А. Дейч де ла Мерт и С-вья“, возникшей в 1877 г. О-ву принадлежат инсталляции в следующих портах: в Руане на 53.000 тонн, в Булоне—18.000 тонн, в Гавре—18.000 тонн, в Триньяке—27 000 тонн, в Сан-Лубэ—44.000 тонн и в Страсбурге—5.000 тонн, а всего 165.000 тонн. Внутренних складов имеется 8: в Пантен, Жювизи, Лионе, Шантене, Исси, Тулузе, Нанси и Бордо, всего на 9.100 тонн. Своих вагонов-цистерн имеется 400 шт. О-ву принадлежат 4 наливных парохода: „Люселия“ грузоподъемностью 3.500 тонн, „Лютесиан“—4.500 тонн, „Анри Дейч де ла Мерт“—на 9.000 тонн и „Эмиль Дейч де ла Мерт“—на 9.000 тонн. О-во ведет преимущественно торговлю бензином и керосином. О-во состоит участником в „О-ве Нефтяных Складов в Шербурге“, в о-ве „Пешельбронн“ и в „Компани Франсез де Петроль“.

Основной капитал о-ва—150.000.000 фр. Финансовые связи имеются с Банк де Франс. Состав правления: председатель правления—Бранз, члены

правления—Гольде, Гради, Капферэ, Франсуа-Марсаль, Детердинг, Гульбенкиан и Филиппс.

в) Société Franco-Asiatique de Pétroles. Основной капитал—7.500 000 фр. Торговая организация для французского Индо-Китая.

г) Société Franco-Asiatique de Pétrole de Tunisie с капиталом в 1.000.000 фр. для торговли в Северной Африке.

ГРУППА АНГЛО-ПЕРСИДСКОЙ КОМПАНИИ

а) Société Générale des Huiles de Pétrole. Основано в 1921 г. следующей группой: Англо-Персидской Компанией, сэром Базилем Захаровым, Société Navale de l'Ouest, La Banque de la Seine, О-вом Пэ и Ко и о-вом „Лезье и С-вья“. Основной капитал—240.000 000 фр., из коего англичанам принадлежат 45% и французам 55%. О-ву принадлежат следующие инсталляции: в Дюнкирке емкостью в 40.000 тонн, в Петит Сент—на 23.000 тонн, и в Куршелет-Корбехем (около Дуэ) самый крупный во Франции, законченный постройкой в 1927 г. нефтеперегонный завод, рассчитанный на переработку до 200.000 тонн нефти в год. При заводе имеется емкость на 40.000 тонн, бидонный завод и бондарка, рассчитанные на выпуск 60.000 тонн тарных продуктов в год. Инсталляции имеются также в следующих пунктах: в Калэ—22.000 тонн, в Сант-Уэн—2.400 тонн, в Сан-Жан де Ло—3.400 тонн, в Гавре—16.000 тонн, в Данже (в 15 км. от Сен-Назар на Луаре)—55.000 тонн, из коих 20.000 под бензин, а остальные под мазут. В Марселе имеется 3 склада емкостью на 66.000 тонн. Там же находится бидонный завод. В Тулузе—28.000 тонн, в Бордо в Витри на Сене—на 11.000 тонн, в Силлери (на Марнском канале)—на 3.000 тонн, в Руане—на 20.000 тонн, в Номекси—на 3.000 тонн, в Невере на—3.000, в Алжире—на 8.000 тонн и в Оране—на 20.000 тонн. Вся емкость составляет свыше 300.000 тонн. Кроме того, имеется много внутренних складов, а именно: в Аббевилле, Амьене, Антибе, Байонне, Фрежю, Ниор, Лилле, Сан-Кантене, Нанси, Безансоне, Клермон-Ферране, Ванне, Кимпэ, Бресте, Сан-Бриэке, Сан-Мало, Тулоне, Каенне, Анжере, Туре, Орлеане и Мулене.

О-во состоит участником в следующих предприятиях: „L'Assosiation Петролиэр“, „Компани Оксиданталь де Продаю де Петроль“ и в „Компани Франсез де Петроль“.

Финансовая связь—с Банк де Франс, Креди Лионэ, Банк де Креди Насиональ, Банка Трансатлантик, Креди Коммерсиаль де Франс и Эквитебль Трест К^о.

Баланс на 1 января 1927 г.

Актив: 494 млн. фр. (недвижим. 165 млн., портфель бумаг 36 млн., товары, посуда и проч. 191 млн., покупат. задолжен. 36 млн.).

Пассив: осн. капит. 240 млн., кредиторы 102 млн., плат. обяз. 116 млн.

Валовая прибыль 88,4 млн., из них на погаш. 26 млн., дивид. 19,2 8%.

Состав правления: председатель правления—Джюфрей, зам. пред.—Гринуэй и Базиль Захаров, члены правления—Бренье, Уэ, Ллойд, Лунд, Ронарх, Карье, Лезье и С-вья, Пей и Ко, Морри, Риэтри, Тейлор и Стюард.

б) „Assosiation Petrolière“. Это общество производит транспортные операции для о-ва „Сосиетэ Женераль дез Ювил де Петроль“, которому принадлежит большинство акций. Основной капитал—21.500.000 фр. О-ву принадлежат пять маленьких наливных пароходов по 500—600 тонн („Кир“, „Артабаз“, „Никатор“, „Томирис“ и „Астар“), а также значительная флотилия наливных шаланд. Имеется также значительный парк вагонов-цистерн.

в) „Compagnie Occidentale des Produits de Pétrole“. Основано в 1920 г. Капитал—20.000.000 фр. О-во приобрело у „Лезье и С-вья“ и „Пэ и Ко“ инсталляции в Донже для торговли мазутом и прочими продуктами.

Помимо этих четырех основных групп, имеется еще целый ряд французских фирм и две американские, а именно:

1) „Compagnie Auxiliaire de Navigation. Основано в 1912 г. для нефтяных перевозок. Капитал—27.500.000 фр. О-ву принадлежат десять крупных наливных судов и 4 сухогрузных. Состав правления: председатель правления—Деспрэ, члены правления—Пильяр, Жоан-Ламбер, Ориол, Лагранж и де-Верж.

2) О-во Нефтяных Складов в Шербурге (Dépôts de Pétrole de Cherbourg“). Основано в 1919 г. нефтеторговыми французскими фирмами для импорта и хранения нефтепродуктов. О-ву принадлежит инсталляция в Эйвиль емкостью около 30.000 тонн, обслуживаемая трубопроводами общим протяжением в 5 км. Основной капитал—3.000.000 фр. В правление входят представители: „Компани Эндюстриэль де Петроль“, „Лилль, Боньер э Коломб“, „Раффинери де Петроль дю Нор“, О-во „Юпитер“, „Лезье и С-вья“, „Пэ и Ко“, „Фенайль“, „Бр. Демарэ“, „Салин и Пьеро“.

3) Société pour l'Importation des Huiles de Graissage. Основано в 1914 г. бельгийским обществом Société Anonyme d'Armement, d'Industrie et de Commerce, о-вом Société André Fiis и американским о-вом Sun Oil Co of Philadelphia. Капитал 9.000.000 фр. Инсталляции в Руане, Дюнкирке, Сан-Луи дю Рон и Женвилье, а также в Бельгии—в Антверпене и Генте. Состав правления: г-жа Дюфур, Шабюэль, Гуд, Морис и Чайльд.

4) Compagnie Française des Huiles „La Semeuse“. Основано в 1924 г. Капитал—20.000.000 фр. Изготавливает смеси масел, а также моторное топливо и проч. на своем заводе в Париже и в Пантене, где имеется емкость на 4.000 тонн. Ввозит продукты для смесей наливом из-за границы и сливает их в свои резервуары на Сене. Имеет парк цистерн и отделения в крупных городах Франции (в Руане, Лионе, Марселе, Бордо, Нанте, Лилле, Нанси), в колониях и Нью-Йорке и агентства за границей. Выпускает все продукты под маркой „Ля Семез“. Состав правления: председатель правления—Вертхаймер, члены правления—Гайем, Ауэрбах, Дентц, Кан, Тарель и Вильтер.

5) Société Générale de Force Motre de la Vienne, с основным капиталом в 2.500.000 фр., для торговли маслами.

6) Huileries Centrales. Основано в 1921 г. о-вом Franco-Polonaise для торговли, главным образом, галицийскими маслами. Капитал 3.000.000 фр. Склады в Сан-Уэн и в Руане. Очистительный завод в Лаутербурге (около Страсбурга), рассчитанный на выработку 6.000 тонн масел, вазелинов и проч. в год. Емкость резервуаров—6 000 тонн.

7) Huile Central. Основано в 1921 г. для торговли маслами. Инсталляции в Обервилле и Бордо. Капитал—1.200.000 фр.

8) Compagnie des Huiles „Sinco“. Основано в 1921 г. американскими фирмами Синклер и „Юнион Петролеум и Ко“ совместно с французской группой. Капитал—10.000.000 фр. Торгует исключительно маслами. Имеет резервуары и масловарки в Руане, где изготавливает всевозможные смеси масел. Состав правления: председатель правления—Бенуа, члены правления—Симпсон, Бауэр, Грасс и Синклер.

9) Texas Company. Филиал американского общества того же наименования. Основано в 1920 г. для сбыта американских продуктов фирмы во Франции, Алжире и Тунисе. Капитал—2.000.000 фр. Состав правления: Кюллиан, Мур, Паркер и Морей.

Львиная доля масел сбывается стандардовскими фирмами, главным образом Андре, „Вакуум“, Бедфорд и Ла-Майерай. Остальные 25% падают почти целиком на о-во „Пешельбронн“ и „Петрофину Франсез“, сбывающую советские масла.

Что касается „Петрофины Франсез“ (Petrofina Française), через которую Нефтесиндикат сбывает во Франции свои масла и бензины, то она инсталляций не имеет и является чем то вроде закупочной организации для 6 нефтеторговых фирм, перечисленных выше. В настоящее время „Петрофина“ выступает в качестве претендента на право постройки нефтепергонного завода во Франции, намечая для постройки завода Дюнкерк, с тем чтобы оттуда снабжать Бельгию.

„Петрофина Франсез“ была организована в 1924 г. о-вом Petrofina Belge, которое опирается на Banque de l'Union Parisienne во Франции и на Banque d'Anvers в Бельгии. Председателем комитета дирекции Петрофины Бельж является Сержан (председатель правления банка „Юнион Паризиенн“, он же бывший министр финансов), а председателем правления состоит Эмиль Франки, бывший бельгийский министр финансов. В 1925 г. „Петрофина Бельж“ было основано для торговли в Бельгии и Голландии о-во Purfina, которое является крупным покупателем советских нефтепродуктов. В 1925 г. было основано о-во Purfina Transport, которому принадлежат два наливных парохода „Президент Сержан“ и „Президент Франки“, каждый емкостью около 6.500 тонн.

Особняком от всех прочих компаний стоит Compagnie Française des Pétroles. Она осуществляет французские национальные нефтяные интересы и к ней перешел пакет акций о-ва Turkish Petroleum Co. О-во это основано по инициативе французского правительства в 1924 г. главными французскими банками, в том числе Banque de Paris et des Pays Bas, Banque de l'Union Parisienne, Crédit Mobilier Français, вместе с наиболее крупными французскими нефтяными фирмами и имеет целью производить всякого рода промышленные и торговые операции, связанные со всеми видами горючего — твердого, жидкого и газообразного. О-во является непосредственно орудием государственной нефтяной политики. Основной капитал о-ва первоначально составлял 75.000.000 фр., а в дальнейшем был увеличен до 450 млн. фр. Председатель правления — Э. Мерсье, члены правления — Андрэ, Бриссон, Каэн-Фюзье, Кэйроль, Шампен, Мани, Шови, Шевалье, Дансэ, Депрэ, Девьэ, Эрто, Эрхард, Гашо, Жордон, Лефевр-Вакери, Мартен, Пэй, Плато, Поллэ, Роллан д'Эстап, Ванжер, Мано и Вертхеймер.

На последнем собрании административного совета было принято решение о вхождении государства в качестве участника компании. Это вызвано якобы тем, что фирмы, являющиеся участниками Компании, не могли прийти к соглашению по ряду важных вопросов. Участие правительства придаст Компани Франсез де Петроль в известном смысле значение Англо-Персидской Компании. Кроме того, Совет решил создать специальное предприятие для переработки нефти во Франции. Для этой цели предпринимается увеличение капитала Компани Франсез де Петроль с 450 до 600 млн. фр. и завод начнут строить немедленно около Марселя. Предполагается, что все нефтеторговые фирмы будут 25% своей потребности в нефтепродуктах удовлетворять путем покупок у Компани Франсез де Петроль. Стоимость завода по некоторым данным составит 250 млн. фр. Едва ли, однако, эта цифра является не преувеличенной, так как на эту сумму можно построить завод с производительностью, в несколько раз превышающей 25% емкости французского нефтяного рынка.

В конце 1928 г. был образован французский синдикат для производства нефтеразведочных работ в Персии. На одном из собраний „Банк де л'Юнион Паризиенн“ Ванжер разъяснил цели этого синдиката, ссылаясь на переговоры по этому вопросу с торгпредом СССР. В состав этого синдиката входят нижеследующие участники: „Банк де л'Юнион Паризиенн“, „Банк Националь

де Креди", „Креди Мобилье Франсе“, „Сосьетэ Женераль Альзасиен де Петроль“, „Банк Франсез э Олланд Америкен“, „Петрофина“. „Пешельбронн“, „Компани Эндюстриель де Петроль“, „Сосьетэ Нафта“, „Сосьетэ Альзасиен э Лорен де Решерш Миньер“, „Юнион де Мин“, „Сосьете де Констриксион де Батиньоль“ и „Юнион Эндюстриель э Финансиер“.

Отметим еще, что французский капитал владеет целым рядом крупнейших нефтепромышленных предприятий в Румынии, где роль французских фирм очень велика. Значительные французские капиталы вложены также в польскую (галицийскую) нефтяную промышленность.

ИТАЛИЯ

ОБЩИЙ ОЧЕРК НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

Площадь Италии вместе с провинциями, присоединенными к ней по Сев-Жерменскому договору, составляет 312 тыс. кв. клм.

Население составляет 41 млн., против 35,6 млн. в 1913 г.; плотность населения составляет 131,5 чел. на 1 кв. клм., против 124 чел. на 1 кв. клм. в 1913 г.

Вследствие такого прироста населения вопрос эмиграции части населения, преимущественно в Сев. и Южную Америку, играл и играет существенную роль в жизни Италии. В 1927 и 1928 г. ежегодный отлив рабочей силы из Италии составлял около 400 тыс. человек (в 1913 г.—673 челов.).

Хотя после войны промышленность Италии быстро развивалась, все же правильнее считать Италию сельско-хозяйственной страной, так как основным занятием половины населения является земледелие и прочие отрасли сельского хозяйства. Территория Италии мало пригодна для земледелия, климатические условия исключительно разнообразны, и состав почвы весьма различен. Несмотря на это, из всей площади удобных земель (28,5 млн. гект. или 92%) находится под посевами—43%, под естественными лугами—22%, под лесами—18% и под прочими культурами—5%. Удобной, но необработанной земли имеется 4%.

Быстрый рост населения, а также необходимость изыскивать новые экспортные статьи, заставили Италию поставить вопрос об интенсификации сельского хозяйства и улучшении системы и методов земледелия.

В результате проведенных мероприятий за последние годы сельское хозяйство Италии, по сравнению с довоенным временем, заметно подвинулось вперед. Однако, уже в 1927 г. и в 1928 г. интенсификация сельского хозяйства, ввоз удобрений, машин и т. д. значительно отстали от первоначальных предположений.

Размеры продукции сельского хозяйства в довоенное время и в 1926 г. можно видеть из сопоставления следующих данных (в млн. тонн).

	1909 — 1913 г.г.	1926 г.		1909 — 1913 г.г.	1926 г.
Пшеница	4,99	6,55	Рис	0,48	0,69
Рожь	0,14	0,17	Картофель	1,65	2,30
Овес и ячмень	0,76	0,96	Сах. свекла	1,79	3,00
Кукуруза	2,55	3,00	Свекл. сахар	0,19	0,32

Из других отраслей сельского хозяйства имеют значение виноделие, садоводство, рыболовство, производство оливкового масла. Италия вынуждена, в зависимости от урожая, ввозить ежегодно от 2 до 3 млн. тонн хлеба, против 1,35 млн. тонн в среднем за период 1909—1913 гг. Лесная промышленность и животноводство не имеют существенного значения в эко-

номической жизни Италии. Исключительное место занимает Италия по выработке шелка, производя ежегодно от 45 до 50 тыс. тонн коконов и от 4 до 5 тыс. тонн шелка-сырца.

Развитие итальянской промышленности началось во время войны и в послевоенный период. На протяжении немногим более 10 лет народное хозяйство Италии претерпело существенные перемены, которые в значительной степени изменили ее место среди европейских индустриальных стран. Индустриализация Италии сделала за это время большие успехи, которые только в некоторой степени можно отнести за счет инфляции. Огромное значение для развития промышленности имело создание стимула, выразившегося в целом ряде правительственных мероприятий (план электрификации, льготные условия для концентрации капитала), что способствовало притоку в промышленность отечественного и иностранного капитала, а главным образом — американского.

Несмотря на целый ряд глубоких кризисов, которые переживала Италия на пути индустриализации страны, ее народное хозяйство заметно развивалось. За последние годы Италия пережила ревалоризационный кризис, окрасивший депрессивными тонами весь 1927 г. Сильное в проведении своей политики правительство Муссолини не остановилось перед весьма жесткой ревалоризацией, больно ударившей по итальянской промышленности.

Пожалуй, можно не сомневаться в преодолении итальянской промышленности нынешних затруднений и дальнейшем ее развитии, хотя, может быть, в пониженном темпе. Развитие это будет зависеть в значительной степени от того, насколько иностранные кредиты смогут быть использованы для обновления производственного аппарата.

В довоенное время собственная добыча угля в Италии равнялась 0,7 млн. тонн; за последние годы добыча составляет 1,3 млн. тонн. Довоенная потребность Италии в угле и в коксе выражалась в среднем — 11 млн. тонн в год. Недостающую потребность Италия всегда покрывала ввозом угля из Великобритании (около 10 млн. тонн) и из Германии (около 1 млн. тонн).

В 1927 г. импорт угля в Италию достиг 15 млн. тонн, причем поставщиками остались те же страны. В 1928 г. импорт угля выразился в 12,5 млн. тонн, т. е. сократился по сравнению с 1927 г. на 2,5 млн. тонн. В периоды высоких цен на уголь Италия сжимает до крайних пределов импорт иностранного угля (1920 г. — 7,4 млн. тонн, 1921 г. — 8,3 млн. тонн) и усиленно пользуется другими видами топлива, вплоть до древесного. В период низких цен импорт угля усиливается. Потребителями угля в Италии являются: железные дороги и трамваи (40%), металлургическая и механическая промышленность (10%), газовые и электрические станции (10%), навигация (10%), прочие отрасли промышленности (20%). Только 10% потребления падает на сельское и домашнее хозяйство, горную и минеральную промышленность.

Количество использованной водяной двигательной силы составляло к 1928 г. свыше 2,6 млн. квт. против 1,3 млн. квт. в 1913 г. при потенциальных ресурсах в 6 млн. квт. В постройке находятся станции общей мощностью свыше 1 млн. квт. Почти все гидроэлектрические станции дополнены термоэлектрическими, с общей мощностью в 0,6 млн. квт. Потребление электрической энергии в Италии за последнее десятилетие характеризуется следующими цифрами (в млрд. квт.-час.): 1914 г. — 2,4, 1922 г. — 4,8, 1925 г. — 7,5, 1928 г. — 8,5. К концу 1925 г. в Италии имелось более 45.000 км. линий высокого напряжения (в том числе 1.600 км. напряже-

нием свыше 100 тыс. вольт), не считая сотен тысяч километров линий для местного распределения.

Несмотря на ограниченность собственных ресурсов железа, металлургия с 1913 г. сделала значительные успехи и производство чугуна и стали с соответственно 427 и 934 тыс. тонн в 1913 г. поднялось до 522 и 1.620 тыс. тонн в 1926 г.

Из всех видов широко развитой машиностроительной промышленности в Италии выдающееся значение имеет электро-техническая и автомобильная промышленность. Из других отраслей промышленности имеют значение производство резины и электрических проводов, химическая, пищевая и, наконец, серная промышленность, в которой Италия и Америка объединены в один консорциум.

Внешняя торговля Италии уже много лет характеризуется пассивным сальдо, причем пассивность внешнеторгового оборота за 1926, 1927 и 1928 гг. ежегодно заметно возрастает. В настоящее время, по сравнению с 1923 г., импорт в Италию сырья и пищевых продуктов увеличился за счет сокращения ввоза изделий и полуфабрикатов. В отношении экспорта наблюдается следующее: экспорт сырья и пищевых продуктов уменьшился за счет усиления вывоза изделий и полуфабрикатов. Такое изменение характера внешнего товарооборота Италии соответствует хозяйственной политике Италии за последние годы.

БАНКИ и КРЕДИТНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Главными итальянскими банками являются следующие: 1) Банка Коммерциале Италяна (с капиталом в 700 млн. лир); 2) Кредито Италяно (400 млн. лир); 3) Банка ди Рома (200 млн. лир) и 4) Банка Национале ди Кредито (300 млн. лир).

Перечисленные банковские организации благодаря сложной системе связей контролируют огромное количество банков и кредитных учреждений, Имеющиеся автономные банки в большинстве случаев обладают какой либо узкой, иногда чисто местной сферой деятельности.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Итальянская автомобильная и моторная промышленность с начала возникновения и до настоящего времени имеет мировое значение. Ежегодное производство автомобилей в Италии за последние три года видно из следующих цифр: 1925 г. — 40.000, 1926 г. — 65.000 и 1927 г. — 60.000.

Производство автомобилей в 1927 г. по сравнению с 1926 г. сократилось на 5.000, что объясняется тяжелым положением, в котором находилась автомобильная промышленность в 1927 г. Такая же картина отмечается и в 1928 г. Быстрый рост автостроения и ограниченная емкость внутреннего автомобильного рынка заставили Италию искать выхода для своей продукции на внешние рынки. Это обязывало к частой реконструкции производства в целях совершенствования выпускаемых типов машин и удешевления себестоимости продукции соответственно с требованиями заграничного рынка и условиями конкуренции.

Из 14 авто-заводов Италии только завод „Фиат“ выпускает 12 моделей, остальные ограничиваются выпуском от 2 до 3 моделей, и 4 завода выпускают только одну модель. Несмотря на постоянный рост экспорта и заградительные мероприятия по отношению к импорту иностранных машин, ввоз их повышался и только в 1927 г. заметно сократился.

Из всего количества производимых машин Италия вывозит на мировой рынок от 70 до 74%. Импорт и экспорт авто-машин за последние три года представляется в следующем виде:

	Импорт	Экспорт
1925 г.	4.889	29.061
1926 „	5.802	34.149
1927 „	3.832	33.312

По стоимости импорт равнялся: в 1926 г. — 72,2 млн. лир и в 1927 г. — 48,7 млн. лир; экспорт машин дал Италии в 1926 г. — 710 млн. лир и в 1927 г. — 605 млн. лир. Почти 50% экспортной продукции выпускает завод „Фиат“, который производит до 80% всего национального выпуска, причем предназначены к экспорту до 50%. Остальные 20% производства и 50% экспорта распределяются между другими 13 автомобильными заводами Италии.

Производство автомобилей Италии распределяется между 14 автозаводами (расположенными преимущественно в Турине и в Милане), а именно: „Альфа-Ромео“, „Ансальдо“, „Ауреа“, „Бланка“, „Чейрано“, „Кирибири“, „Диаццо“, „Фиат“, „Изотта Фраскнини“, „Итала“, „Ланчия“, „О. М.“, „Счиреа“, „С. П. А.“.

Из указанных заводов „Ауреа“, „Чейрано“, „Кирибири“ и „Счиреа“ имеют исключительно местное значение, остальные заводы сбывают свою продукцию в Соед. Штатах и в европейских странах. С появлением на рынке конкуренции продажа автомобилей стала производиться в рассрочку на льготных условиях платежа. Завод „Фиат“ учредил специальное акционерное о-во „Сава“ с капиталом в 2 млн. лир для продажи автомобилей в рассрочку. Условия кредита в общих чертах сводятся к следующему. От покупателя не требуется никакой гарантии, и продавец осведомляется лишь о его платежеспособности. Если последняя оказывается надежной, продажа совершается при взносе покупателем около 30% стоимости машины, а остальные 70% выплачиваются в течение 2 лет, а иногда и более. При продаже в рассрочку с платежом в течение 2 лет на нормальную стоимость автомобиля накидывается 10%. Эта система получила большое распространение, и таким путем автомобильные заводы смогли сделать машину доступной для покупателя среднего достатка.

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТА

Строительство автомобильных дорог в Италии развивается усиленным темпом.

В настоящее время имеются следующие автомобильные дороги, или так называемые „автострады“.

1) Милан—Озера с тремя конечными станциями в Комо, Варезе и Сесто-Календе. Общая длина — 84,5 км.

2) Милан—Бергамо с общей длиной в 49,1 км.

3) Рим—Кастелли-Романи (в окрестностях Рима).

Находится в постройке автострада Неаполь — Помпея длиной в 21,5 км., которая будет открыта в ближайшем будущем. В скором времени будут начаты работы по постройке автострады Бреша—Бергамо, длиной в 46,7 км. Большое значение как экономического характера, так и для туризма придается постройке большой автострады, которая должна будет пройти через Паданскую долину, от Турина через Венецию, Триест и оттуда до Фиуме,

с ответвлениями к Монако ди Бавиера, с одной стороны, и к Вене, с другой стороны. Уже существующая автострада Милан—Бергамо, а также предполагаемая к постройке Бреша—Бергамо составляют части этой автострады.

В первую очередь предполагается провести линию Турин—Милан (122,5 км.) с ответвлением на Биэллу (22,5 км.). Кроме того, правительством уже разрешена постройка автострады Флоренция—Виарелло, длиной 91 км., которая будет проходить через Прато, Пистойю, Монтекатини и Лукку. Постройка этой дороги должна быть закончена в 2 года. Помимо этих проектов существует целый ряд уже разработанных проектов новых автострад и обыкновенных шоссе для улучшения автомобильной связи.

Длина автомобильных дорог в Италии по сравнению с довоенным периодом значительно возрасла, достигнув к концу 1926 г. 28.827 км., против 19.507 км. в 1921 г. и 8.444 км. в 1913 г.

Особенное значение для Италии приобретает туризм. В 1920 г. имелось всего 12 линий автомобильного туризма. В 1927 г. количество линий повышается до 100, а в 1928 г. до 133. Протяжение этих линий в 1927 г. было 6.046 км., а в 1928 г. — 12 тыс. км.

Развитие дорожного и автомобильного строительства и расширение автомобильных линий способствовали значительному росту автотранспорта в Италии. Данные о развитии автотранспорта в Италии за последнее пятилетие представляются в следующем виде:

Г о д ы	Мотоцик- леты	Мотоц. с кар.	Легк. частн.	Легк. общ. пользов.	Почтовые	Грузовые	Моторные лодки	Итого
1913	12.780	(Вместе с мот. с карет.)	15.380	1.032	—	1.380	—	30.572
1923	30.902	9.013	44.331	6.426	2.702	27.446	1.267	122.087
1924	33.366	10.042	49.119	7.893	2.776	28.212	1.362	132.770
1925	48.825	12.976	75.842	8.984	2.878	29.851	1.904	181.260
1926	50.693	13.613	91.566	13.316	3.295	33.213	2.222	207.918
1927	52.673	10.716	102.449	16.767	3.295	34.105	1.584	221.589

В эти данные не включен автотранспорт, обслуживающий армию, дипломатический корпус и т. п. Мощность автотранспорта характеризуется следующим: данными:

от 1 — 10 л. с.	63.424
„ 11 — 15 „	25.766
„ 16 — 20 „	62.747
„ 21 — 25 „	24.841
„ 26 — 30 „	8.614
„ 31 — 40 „	28.649
и свыше 40 „	2.659

Быстрее всего растет число автомобилей с мощностью двигателей от 1—15 л. с. (в 1927 г.—на 63,5%) и на 16—25 л. с. (в 1927 г.—на 21%). В 1927 г. в Италии одна машина приходилась на 160 жителей. Всего 5—6 лет назад автомобильная плотность Италии составляла: в 1922 г.—1.400, в 1923 г.—1.346, а в 1913 г.—1.900. Надо учесть, что значительная часть страны непригодна для автотранспорта. По главным провинциям число автомобилей распределяется так: Ломбардия—53.258, Пьемонт—30.339, Эмилия—25.940, Венеция—21.246, Тоскана—17.574, Лацио—16.123. На каждый из других районов Италии приходится менее 10.000 автомобилей.

СОСТОЯНИЕ АВИАЦИИ

В Италии вследствие географических условий воздухоплавание сильно затруднено. Итальянская гражданская авиация вследствие недостаточности посадочных площадок проделала большую работу по организации регулярных перелетов. Только в 1926 г. в Италии были открыты первые линии воздушного сообщения. В начале было установлено 5 линий гражданского воздушного сообщения, в 1927 г. было открыто еще 4 линии. К началу 1928 г. общая длина воздушной сети Италии равнялась 4.664 км. По отношению ко всем аэролиниям земного шара длина итальянской воздушной сети составляет 4,5%.

Несмотря на затруднения, которые пришлось преодолеть Италии для развития авиационного дела, по длине своей воздушной сети Италия стоит на следующем месте после Германии, Франции, Соед. Штатов, СССР и Австралии.

В Италии организованы и действуют следующие линии воздушного сообщения: Турин—Триест, Венеция—Триест—Зара, Генуя—Рим—Неаполь—Палермо, Бриндизи—Афины—Константинополь, Венеция—Вена, Рим—Венеция, Тирана—Корида, Тирана—Скурати, Тирана—Валона.

Состояние и работа этих линий на 1/1 1927 и 1928 г.г. представляются в следующем виде:

	На 1 января 1927 г.						На 1 янв. 1928 г. всего 4.664 км.
	Турин-Триест и Венеция-Триест-Зара 827 км.	Генуя-Рим-Неаполь-Палермо 1070 км.	Бриндизи-Афины-Константинополь 1.437 км.	Венеция-Вена 510 км.	Всего 3 844 км.		
Покрытое расстоян. (в км.)	238.262	162.060	56.366	66.434	523.122	1.300.631	
Количество летных часов . .	1.589	1.076	403	456	3.524	9.447	
Перевезено пассажиров . .	1.588	1.814	57	532	3.991	12.182	
Доставлено почты (в кг.) .	1.184	213	138	37	1.572	6.363	
Товары и багаж (кг.) . .	13.470	14.569	5.002	7.867	40.908	146.799	

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Торговый флот Италии, работающий на нефтяном топливе, характеризуется по состоянию на 1/VII 1928 г. нижеследующими цифрами (в тыс. рег. тонн):

	Общий тоннаж	В т. ч. парусн.	Пароходы Всего	В т. ч. с нефт. топками	Тепло- ходы
1926	3.240	90	2.922	525	228
1927	3.483	88	3.013	561	382
1928	3.429	80	2.943	595	406

За последнее десятилетие итальянский коммерческий флот возрос и улучшился в качественном отношении. Суда с тоннажем свыше шести тысяч тонн возрасли с 12% до 25% всего тоннажа. Возрасла также мощность двигателей в отношении к тоннажу. Сильно увеличилась доля судов новой постройки. Если учесть качественные и количественные изменения, можно считать, что мощность итальянского торгового флота увеличилась по крайней мере в 2 $\frac{1}{2}$ раза.

Из всего тоннажа несколько менее одной трети приходилось на пассажирские и около $\frac{2}{3}$ —на грузовые суда.

Наиболее крупными торговыми портами Италии являются Неаполь, Генуя, Триест, Венеция. Грузооборот этих четырех портов в 1927 г. характеризуется следующими данными:

П о р т	Водоизмещ. приб. и уход. судов в тыс. тонн			В тыс. тонн		
	Суда за- гр. плав.	Суда ка- бот. плав.	Всего	Разгру- жено	Погру- жено	Всего
Генуя	14.163	4.016	18.179	6.272	1.478	7.750
Неаполь	10.884	7.270	18.154	1.975	384	2.359
Триест	3.772	4.568	8.340	1.717	854	2.571
Венеция	5.049	1.780	6.829	2.387	261	2.648
Вся Италия	—	—	67.810	28.118	9.100	37.218

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Преодолевая исключительные природные препятствия, Италия построила железнодорожную сеть, еще не вполне законченную, но отвечающую наиболее важным требованиям ее экономики. На каждые 100 квадратных километров приходится 7 километров железнодорожной линии.

К началу 1927 г. длина итальянской железнодорожной сети составляла приблизительно 21,5 тыс. км. В дополнение к железным дорогам междугородная трамвайная сеть имеет длину свыше 4,5 тыс. км., и все увеличивающаяся сеть автомобильных дорог завершает систему сухопутного транспорта.

Приведем основные данные, характеризующие состояние железнодорожного транспорта.

	1927 г.		1926 г.		1914 г.	
	Широко-колейн.	Узко-колейн.	Широко-колейн.	Узко-колейн.	Широко-колейн.	Узко-колейн.
Паровозов	6.330	134	6.372	134	5.153	31
Электровазозов	583	14	584	14	152	—
Нефт. локомот.	2	—	2	—	—	—
Пассаж. вагонов	8.982	209	9.306	205	10.078	32
Багаж. и почт. ваг.	4.036	25	4.158	27	3.641	4
Товарных вагонов	152.142	1.094	153.409	1.149	100.909	136
Длина ж.-д. сети госуд.	16.500		16.500		13.871	
" частн.	5.000		4.846		4.168	

Увеличение подвижного состава с 1914 по 1926 г. до некоторой степени объясняется также присоединениями железнодорожных линий бывших австрийских областей, отошедших после войны к Италии.

На протяжении 1926-27 г. (с июля по июнь) длина электрифицированных линий увеличилась на 146 км. В середине 1927 г. производились работы по переводу на электрическую тягу 549 км. За 1926-27 хозяйственный год электрической тягой израсходовано энергии 241,7 млн. кв. (вместо 223,6 млн. за предшествующий год).

Потребление угля железными дорогами за последние три года составляло приблизительно 3 млн. тонн, т. е. около 25% всего потребления угля.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ДВИГАТЕЛИ

В специальной итальянской с.-х. прессе количество сельскохозяйственных двигателей определяется около 15.000 единиц. В 1927 г. для нужд тракторов было израсходовано около 60.000 тонн керосина (беспошлинного), что дает в среднем расход 4 тонны в год на трактор.

Отпущенный для тракторов керосин был распределен по отдельным районам следующим образом:

Р а й о н	Проценты	Порты выгрузки
Эмилия и Марки	—	
Ломбардия и Венецианск. область	50	Венеция и Равена.
Лигурия, Пьемонт и Ломбардия . .	10	Генуя.
Лациум, Умбрия и Тоскана	10	Чивитавеккия.
Апулия и Абруццо	10	Бари.
Сицилия	10	"
Прочие области	10	—

Сельско-хозяйственные объединения Италии потребляют помимо керосина: дизельного топлива 10—12 тыс. тонн, смаз. масел 3—4 тыс. тонн, бензина 8—10 тыс. тонн. Таким образом, общая потребность сельского хозяйства Италии в моторном горючем и в смазке выражается ежегодно в 81—86 тыс. тонн.

НЕФТЕДОБЫВАЮЩАЯ И НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Италия почти не имеет своей собственной нефти, за исключением ничтожных месторождений в районе Эмилии, добыча которых была рекордной в 1913 г., достигнув 6,5 тыс. тонн в год, а за последние годы составляет 5—6 тыс. тонн. Несмотря на это, в Италии производятся энергичные изыскания и усиленная эксплуатация обнаруженных месторождений. Компания „Società Petroli d'Italia“ производит бурение в районе Пьяченцы—Монтекино, Кратера, Валлета. Имеющиеся 12 скважин дают 15—20 тонн добычи в день. Кроме того, бурятся скважины в Сан-Джiovани, в провинции Казерте, и в Рипи, в провинции Рим. Обе скважины дают в день 8—10 тонн нефти. „Società Petroli d'Italia“ имеет нефтеперегонный завод в Фирепуоле (Пьяченца) и собственные мастерские для изготовления оборудования.

Вторая компания „Società Petrolifera Italiana“ работает на территории Италии более 20 лет, пробуравив до 80 скважин в разных районах Италии. В настоящее время бурятся еще 6 скважин (пять в районе Пармы и одна в Пьяченце). Компания владеет небольшим перегонным заводом в районе Форново Таро (в Парме). Независимость этой компании и ее национальный характер свелись на нет, поскольку она вошла в соглашение со „Standard'om“, субсидировавшим ее в сумме 10 млн. лир.

Самую глубокую скважину в Италии, в 1.451 м. глубиной, пробурила „Società Petroli e Bitumi“. Кроме этой скважины, компания бурит две скважины вблизи Рима. До сих пор бурение в этом районе не дало никаких результатов.

Четвертая компания, производящая бурение,— „Società Petroleum Italicum“ производит бурение двух скважин в Пьяченце, которые не дали еще результатов.

Пятая компания— „Società Petroli Taro“, в Милане, производит бурение одной скважины в Парме. Определенных результатов еще нет.

Наконец, компания „Ballerini“ бурит одну скважину в Пьяченце.

Все перечисленные группы—частные фирмы, пользующиеся поддержкой государства.

Большой интерес представляют буровые работы, производимые государственными и полугосударственными организациями и прежде всего Agip'ом. Управление итальянских ж. д. имеет концессию в Албании. „Agip“ пробурил одну скважину в Сан-Валентино (в Аbruцских горах), одну— в Бивоне (Сицилия), одну— в Авенилло, одну— в Сан-Коломбано.

Правительство поддерживало разведочные компании деньгами и роздало им значительную часть буровых инструментов и оборудования, полученных в счет репараций из Германии.

В настоящее время ни разведочные компании, ни правительство не удовлетворяются достигнутыми результатами и на этом не намерены остановиться.

В 1924 г. в Италии был подписан договор с Синклером на 50 лет на разработку нефтяных земель в Италии и в Сицилии. По договору Синклеру были предоставлены всевозможные льготы, включительно до освобождения его от налогов и ввозных пошлин. Давая концессию Синклеру, правительство полагало, что имеет дело с независимой компанией. Вскоре стало известно, что компания Синклера фактически превратилась в придаток „Standard'a“. В печати поднялся сильный шум против концессии и после громкого скандала концессионный договор был расторгнут.

Не имея достаточного количества собственной нефти, Италия стремится к развитию нефтеперерабатывающей промышленности.

Нефть итальянского происхождения, как указывалось выше, в количестве в общем приблизительно 6 тыс. тонн в год, перерабатывается на небольших заводах, принадлежащих „Società Petroli d'Italia“ и „Società Petroli Italiana“. Кроме того, в Рагузе (Сицилия) вырабатывается несколько тысяч тонн масел (до 3.500) из битуминозных известняков. В общем выработка нефтепродуктов из нефти и битумов итальянского происхождения дает менее 10 тыс. тонн в год. Гораздо шире поставлено дело переработки ввозной нефти. Здесь на первое место нужно поставить о-во „Raffineria di Olii Minerali“. Его нефтеперерабатывающий завод близ Фюме обладает пропускной способностью до 100 тыс. тонн в год. В 1923 г. организован „Институт нефтяного и топливного кредита“, которому было отпущено 50 млн. лир, с правом увеличения капитала. На ряду с этим правительство назначило центральную комиссию по топливу, которой было поручено разработать план организации о-ва, которое, находясь под контролем государства, сконцентрировало бы крупные частные капиталы и объединило бы частную инициативу. В этой комиссии возникла идея создания „Agip'a“, который был организован в апреле 1926 г., являясь по существу полугосударственной организацией, в которой государство участвует капиталом в 60 млн. лир, а две общественные организации— „Национальный Институт по Страхованию“ и „Национальная Страховая Касса“—по 20 млн. лир. Согласно программе „Agip“ должен был: 1) усилить разведки внутри страны и придать работе частных фирм более четкие организационные формы, организовав дальнейшие нефтеразработки на более современном техническом базисе; 2) проводить наиболее целесообразные мероприятия по бесперебойному снабжению страны нефтью и нефтепродуктами; 3) шире

развить нефтеперегонное дело и дело утилизации залежей битуминозных пород; 4) сконцентрировать в своих руках концессионную политику в Албании и в Румынии и расширить разведочные и буровые работы на итальянских концессиях в этих странах.

Группа, которой было поручено руководство „Agip'ом“, в первую очередь организовала технический комитет, который в плане своих работ наметил новые места для бурения в Аббатеджо (в Аbruцких горах), в Казалборе (в Кампанье) и в Бивоне (Сицилия). На ряду с разведками и бурением построен новый нефтеперегонный завод, оборудованный по последнему слову техники.

„Agip“ контролирует почти третью часть всего нефтяного импорта, и его финансовая мощь все увеличивается. В Албании им организовано общество для разведок и совместно с управлением итальянских ж. д. на албанских месторождениях развивается интенсивная деятельность. В Румынии „Agip“ вошел в соглашение с компанией „Prahova“, получившей концессию на одной из лучших нефтеносных площадей Гура-Окницей. „Agip“ связал свою деятельность также с обществом „Petrolul Bukuresti“, занимающимся переработкой нефти, а также с транспортным о-вом „Atlas Petrol“.

ВВОЗ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Данные официальной статистики ввоза нефтепродуктов в Италию являются неполными, так как таможенное ведомство не учитывает нефтепродуктов, которые идут для бункерования судов и для морского министерства Италии.

По отдельным категориям нефтепродуктов импорт в Италию по официальным данным за 1925-1928 гг. представляется в следующем виде:

Наименование продуктов	В тыс. тонн			
	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
Сырая нефть	37,4	31,2	46,8	50,5
Нефтетопливо	362,3	377,8	414,2	420,8
Масла	81,3	77,3	81,0	81,8
Керосин	116,0	135,4	146,8	144,1
Бензин	189,2	216,8	255,7	322,7
Асфальт	21,2	7,5	15,2	—
Парафин	24,2	23,9	24,7	—
Итого	831,6	869,9	984,4	1.019,9

Распределение ввоза за последние три года, по сравнению с 1913 г. (для бензина и нефтетоплива по сравнению с 1914 г.) по странам, импортирующим нефтепродукты в Италию, представлено в следующей таблице:

	Соед. Штаты					СССР			Румыния			Персия								
	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.					
Керосин . . .	80,4	68,8	60,2	46,4	37,4	5,1	20,3	28,4	28,3	33,3	24,2	7,2	36,9	48,2	62,4	—	3,0	4,8	5,6	9,7
Бензин . . .	23,3	111,0	116,4	120,8	150,6	—	16,3	19,7	37,1	49,7	14,7	0,7	6,7	18,0	17,7	1,2	56,7	73,2	78,7	96,8
Масла . . .	34,6	68,0	57,8	59,0	63,0	9,0	—	—	8,6	5,7	—	3,6	7,7	8,6	7,4	—	—	—	—	—
Нефтепродукт.	4,6	95,0	53,1	21,5	53,5	—	58,7	96,1	105,2	102,1	33,4	8,4	115,3	112,3	132,4	—	9,8	11,3	37,3	29,4
Сырая нефть	—	15,5	12,7	18,2	—	—	10,5	18,5	28,6	30,5	—	—	—	—	—	—	8,4	—	—	—
Итого . . .	142,9	358,3	300,2	265,9	304,5	14,1	105,8	162,7	207,8	221,3	72,3	19,9	166,6	187,1	219,9	1,2	77,9	89,3	121,6	135,9
	Голл. Индия					Мексика					Прочие страны									
	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1913-14 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.					
Керосин . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,7	16,7	5,1	18,3	1,3					
Бензин . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,1	4,5	0,8	1,1	7,8					
Масла . . .	—	65,1	48,6	115,2	80,1	—	25,6	2,0	3,9	5,1	14,5	9,7	11,8	4,8	5,7					
Нефтепродукт.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99,7	50,4	18,8	18,2					
Сырая нефть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0	—	—	20,0					
Итого . . .	—	65,1	48,6	115,2	80,1	—	25,6	2,0	3,9	5,1	22,3	133,6	68,1	43,0	53,0					

Официальной статистикой не учитываются поставки СССР итальянскому морскому министерству (около 150 тыс. тонн мазута, 7 тыс. тонн газ-ойля и 6 тыс. тонн бензина) и часть мазута, который доставляется как бункерное топливо. Фактически СССР является главным поставщиком нефтепродуктов.

География потребления нефтепродуктов

Север Италии, за исключением присоединенных областей, и отчасти центральный район электрифицированы. Потребление керосина в этих районах для осветительных целей весьма незначительно (лишь в провинциях Венеции—Джулии, Венеция—Триденцинская и Фиуме). Главной сферой распространения керосина для освещения является юг Италии, Апулия, Калабрия, Сицилия и Сардиния.

Сфера распространения бензина—Ломбардия, Пьемонт, Эмилия, Тоскана, Лигурия, триденцинские и венецианские провинции, Тироль и Рим с его окрестностями.

Распределение потребления бензина по районам в 1927 и в 1928 г.г. представляется в следующем виде (в тоннах).

	1928 г.		1927 г.	
	В абсол. колич.	В % %	В абсол. колич.	В % %
Ломбардия	66.000	20,63	55.250	22,10
Пьемонт	42.000	13,13	31.643	12,65
Эмилия	42.000	13,13	32.788	13,16
Венеция	41.000	12,81	31.797	12,72
Лацио	28.500	8,91	21.498	8,60
Тоскана	24.000	7,50	18.469	7,39
Лигурия	16.000	5,00	12.515	5,01
Абруццо и Марки	13.000	4,06	9.901	3,96
Умбрия	7.500	2,34	5.891	2,36
Сардиния	3.000	0,94	2.442	0,97
Южная Италия	37.000	11,56	27.806	11,08
Апулия, Кампанья, Базиликата, Калабрия и Сицилия)	—	—	—	—

Хлопчато-бумажная, шерстяная и шелковая промышленность сосредоточены в Ломбардии, Пьемонте, отчасти в Венецианском районе и в Кампании. Автомобильная промышленность, сахарные, стекольные заводы и тяжелая индустрия сосредоточены в Пьемонте, Ломбардии и в Венецианском районе; судостроение—в Генуе, Триесте, Венеции и Неаполе. В с

эти районы являются крупнейшими центрами потребления масел. Кроме того, около 20 тыс. тонн масел идет для автотранспорта.

Около 30% импорта мазута идет на промышленные нужды, и, следовательно, сфера его распространения ограничивается теми же районами, где находят себе сбыт масла. Остальные 70% мазута расходуют в качестве бункерного топлива. Реэкспорт Италии совершенно незначителен, поэтому импорт почти определяет потребление, за исключением асфальта, потребление которого равняется 70 тыс. тонн в год (собственная добыча асфальтовых битумов и небольшое производство на местных нефтеперегонных заводах).

НЕФТЯНЫЕ ПОРТЫ И ИНСТАЛЛЯЦИИ

Нефтепродукты ввозят в Италию морским путем. Географическое положение Италии и растянутость ее береговой линии послужили к расположению нефтяных портов таким образом, что одни из них обслуживают часть Италии, тяготеющую к Адриатическому морю, другие же часть Италии, расположенную у Средиземного моря.

Главными портами, обслуживающими север и центральную Италию, являются: Генуя, Вадо-Лигуре, Савонна, Венеция, Местре, Ливорно, Специя и Триест.

Юг и отчасти центральную Италию обслуживают: Неаполь, Мессина, Бари, Анкона и Аугуста.

Легко воспламеняющиеся продукты в Генуэзском порту хранить не разрешается, а потому бензин и керосин завозят не в Геную, а в смежные порты Вадо-Лигуре и Савонна. Из Генуи снабжается топливом и маслами промышленность. В Вадо-Лигуре и Савонна снабжают бензином север Италии. Следующим по значению для северной части Италии портом является Венеция, которая после Генуи занимает первое место по снабжению промышленности мазутом, маслами, а также бензином и керосином тяготеющих к нему районов.

Триест имеет преимущественно транзитное значение для отправок нефтепродуктов по железной дороге в прилегающие к Италии сукцессионные страны, так как здесь действует льготный так называемый „адриатический тариф“, являющийся для Италии своего рода военной репарацией, которую она получает от Австрии.

Импорт керосина производится преимущественно в южные порты, причем часть этих портов является вспомогательными.

Общий ввоз бензина, согласно официальной статистики, по портам распределяется следующим образом (в процентах).

Порты	1928 г.	1927 г.
Савонна и Вадо	46,97	48,52
Венеция и Местре	15,15	14,45
Ливорно	12,06	16,66
Неаполь и Портичи	11,63	11,40
Триест	10,54	6,89
Фиуме	3,63	2,08
Катания	0,2	—

Размеры завожных инсталляций могут быть указаны лишь в приближительных цифрах, так как общая емкость складов подвергается частым изменениям, в связи с реконструкциями и почти непрерывным новым строительством.

В Савонне и Вадо-Лигуре имеются инсталляции о-ва „Italo-Americana“ (Standard), о-ва „Nafta“ (Shell) и о-ва „Spom“ (Agip), общей емкостью около 126 тыс. тонн. В Венеции те же о-ва и о-во „Benzina Petroleum“ имеют инсталляции общей емкостью около 97 тыс. тонн. В Триесте о-во „Raffineria Triestina“ (Standard), „Nafta“ и „Benzina Petroleum“ располагают инсталляциями общей емкостью в 56,5 тыс. тонн. Помимо этого, в портах Фиуме, Неаполе, Специи, Ливорно, Мессине, Аугусте, Портичи, Местре, Порто-Корсини, Генуе и Палермо вышеуказанные фирмы, а также фирмы „Unione Importazione Lubrificanti“ и Ромса располагают емкостью от 4 до 32 тыс. тонн, каждая в одном из названных или в нескольких портах. „Standard“ и связанные с ним фирмы имеют в Италии общую емкость около 184,5 тыс. тонн. „Shell“ и связанные с ним фирмы располагают инсталляциями общей емкостью около 165,5 тыс. тонн. „Spom“ и „Romsa“ имеют емкость около 80 тыс. тонн, Англо-Персидская Ко—34 тыс. тонн и „Unione Importazione“—17 тыс. тонн, а всего около 480 тыс. тонн. Прибавив сюда емкость нефтехранилищ морского министерства и часть неучтенных инсталляций для бункерного топлива, общая емкость морских нефтехранилищ составит свыше 550 тыс. тонн. Если же учесть, что о-во „Italo-Americana“ имеет еще заводные инсталляции на африканском побережье (Бизерта—32 тыс. тонн, Мере-Эль Кериб—8,5 тыс. тонн, Алжир—6,5 тыс. тонн, и Тунис—6 тыс. тонн), то общая емкость итальянских фирм составит 600 тыс. тонн. 80% этих заводных инсталляций принадлежат мировым нефтяным объединениям и только 20%—„Agip“у и другим фирмам.

Глубина крупнейших нефтяных портов характеризуется следующими цифрами (в футах): Фиуме—25, Триест—28, Венеция, Местре—26, Порто-Корсини-Равенна—16, Барлетто—15, Неаполь—28, Ливорно—24, Специя—27, Генуя—25, Савонна—25, Вадо-Лигуре—35, Мессина—30.

НЕФТЯНОЙ ТРАНСПОРТ

По данным на 1/1—1928 г. нефтяной флот Италии насчитывал 42 парохода с общим тоннажем в 234,8 тыс. тонн. Помимо этого, морское министерство Италии имеет нефтеналивные суда с общим тоннажем в 25 тыс. тонн. Таким образом, общая емкость нефтеналивного флота Италии равняется 260 тыс. тонн.

Распределение нефтеналивного флота Италии по фирмам и емкости судов представляется в следующем виде: о-во „La Columbia S. A. Maritimi per il Trasporto del Petroleo“ (Standard) располагает 7 судами с общим тоннажем 49,1 тыс. тонн, „Soc. di Navigazione Roma“ имеет 3 парохода с общим тоннажем 25,5 тыс. тонн, „S. N. O. M.“ имеет 4 судна, с общим тоннажем 18,8 тыс. тонн, „Alta Italia Soc. di Navigazione“—2 судна (тоннаж 18,3 тыс. тонн), „S. Anonima Cooperativa di Navig. Garibaldi“—2 судна (тоннаж 15,6 тыс. тонн), „Soc. Armatrice Italiana“—4 судна (тоннаж 12,4 тыс. тонн), „Soc. Petroliera Esercizi Maritimi“—2 судна (тоннаж 10,7 тыс. тонн) и пр. фирмы имеют 18 судов, с общим тоннажем 83,4 тыс. тонн.

В общем, в Италии имеется нефтеналивных судов тоннажем от 7 до 12 тыс. тонн—21, от 4 до 7 тыс. тонн—5, от 2 до 4 тыс. тонн—9, от 1 до 2 тыс. тонн—3 и от 300 до 500 тонн—4. Постройки судов небольшого тоннажа относятся к 1888—1916 гг. Более крупные суда строились в период 1916—1927 гг. Речного флота в Италии не имеется.

По данным на 24/1 1928 г., в Италии имелось около 2,5 тыс. вагонов-цистерн, из которых 1.295 цистерн предназначались под перевозку темных нефтепродуктов и масел и 1.205 цистерн—под керосин и бензин. Распре-

деление вагонов-цистерн по наиболее крупным фирмам представляется в следующем виде: о-ва „Italo-Americana“ и „Raffineria Triestina“ имеют 719 цистерн, из которых 419 под темные и 300 под светлые нефтепродукты. О-во „Nafta“ располагает 568 цистернами (300 под темные и 268 под светлые нефтепродукты). „Spom“ и „Romsa“ имеют 311 цистерн (134 под темные и 177 под светлые). Фирма „La Continental Transporti Commerciale Olii Minerali“ имеет 154 цистерны под темные нефтепродукты, и фирма „Società Anonima Importazione Olii“—111 цистерн, из которых 106 под темные и 5 под светлые нефтепродукты. Прочие фирмы имеют 190 цистерн, из которых 159 под темные и 31 под светлые нефтепродукты. Государственные ж. д. располагают 449 цистернами, из которых 24 под темные и 425 под светлые нефтепродукты.

В железнодорожном нефтяном транспорте мировые нефтяные тресты занимают доминирующее положение, располагая 50% всего нефтеналивного подвижного состава итальянских железных дорог. Нефтеналивной транспорт государственных железных дорог равняется 18%.

БЕНЗИНОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ НАСОСЫ

Общее количество бензиновых насосов в Италии достигает приблизительно цифры 13 тыс. единиц и продолжает расти. Данных о распределении насосов по районам не имеется. Поскольку крупнейшим потребителем бензина являются север и центр Италии, где имеются лучшие шоссе, постольку главными районами распространения насосов являются именно эти области.

Распределение бензиновых насосов по фирмам распределяется следующим образом (в тысячах): „Italo-Americana“ (Standard)—4,7; „Nafta“ (Shell)—4,0; „Spom“ (Agip)—4,0; „Benzina-Petroleum“ (АРОС)—0,3.

КАЧЕСТВА НЕФТЕПРОДУКТОВ

Преимущественными продавцами бензина на итальянском рынке являются филиалы Standard'a и Shell'a фирмы „Italo-Americana“ и „Nafta“. Пределы технических качеств бензина, выпускаемого этими фирмами, следующие: уд. вес при 15°C.—0,7207—0,7256, начало кипения 36°—37°C, выкипаемость до 50°C.—1—2,5%, до 60°C.—2,5—6%, до 70°C.—8,5—15%, до 80°C.—25%, до 90°C.—31,5—38%, до 100°C.—47—48%, до 111°C.—58—59%, конец кипения при 182°—183°C., всего выкипает 98%, остаток и потери—2%.

Керосин для осветительных целей распространяется главным образом Standard'ом и Shell'ом. Из обращающихся на рынке марок, наибольшее распространение имеют следующие марки: „Спленденте“, „Ауреола-Лампанте“, „Радянто“, „Вигор“, „Сплендор“ и „Атлантик“. Первые три марки керосина выпускает „Shell“, последние три марки—„Standard“. Пределы технических качеств керосина, обращающегося на рынке, следующие: уд. вес при 15°C.—0,795, 0,808, 0,819, 0,821, вспышка по аппарату Абель-Пенский—33,5°C., 35°C., 47,5°C. и 52°C.; цвет по Штаммеру с желтым полунормальным стеклом 53 мм., 80 мм., 142 мм., 160 мм., 200 мм., сила света после одного часа от 9,70 до 11,70, после 10 часов—от 8,80 до 10,90 и средняя—от 9,20 до 11,30.

Технические качества смазочных масел, обращающихся на рынке, весьма разнообразны и в большинстве своем соответствуют сортам масел, выпускаемым двумя фирмами—„Bedford“ (филиал „Standard'a“) и „Romsa“. На рынок выпускается большое количество марок, однако, по своим техниче-

ским качествам они почти одинаковы и отличаются только названиями. По степени распространения все обращающиеся на рынке масла группируются примерно следующим образом (ко всей емкости рынка): легкие масла вязкостью 2 по Энглеру при 50°C.—25%, масла вязкостью 6—9 по Энглеру при 50°C.—15%, трансформат. и белые масла—5%, тяжелые цилиндрические масла—8%, автомобильные масла—17% и смазочный мазут—20%.

Вследствие того, что наиболее распространенными сортами смазочных масел являются марки, выпускаемые Bedford'om и Romsa'ой, приведем технические качества основных сортов этих масел.

Выпускаемые „Bedford'om“ цилиндрические масла имеют высший предел вязкости по Энглеру при 50°C.—114 и при 100°C.—9,26, уд. вес—0,921, вспышка по Бренкену—327°C. и по Мартенс-Пенскому—318°C. (Экстра Л. Л. Цилиндр). Другое масло (Локомотив Цилиндр) имеет вязкость по Энглеру при 50°C.—51,20, при 100°C.—5,37, уд. вес 0,909, вспышка по Бренкену—311°C. и по Мартенс-Пенскому—298°C. Остальные сорта цилиндрических масел имеют вязкость по Энглеру при 50°C. от 26 до 42 и при 100°C. от 3,65 до 4,18. Вспышка этих масел колеблется в пределах: по Бренкену от 295° до 283° и по Мартенс-Пенскому—от 285° до 278°, уд. вес—от 0,895 до 0,920. Легкие веретенные масла имеют низший предел вязкости по Энглеру при 50°C.—1,63 и высший предел вязкости 2, при уд. весе от 0,873 до 0,893, вспышка по Бренкену 146°—180° и Мартенс-Пенскому 141°—176°. Помимо того, выпускаются веретенные масла вязкостью по Энглеру при 50°C. от 22,13 до 3, при уд. весе 0,897—0,872 со вспышкой по Бренкену 186° от 16° и по Мартенс-Пенскому—182°—211°. Машинное масло, выпускаемое „Bedford'om“, имеет высший предел вязкости по Энглеру при 50°C.—12,15, при уд. весе 0,911 и вспышке по Бренкену 233° и по Мартенс-Пенскому 215°. Низший предел вязкости—2,92, при уд. весе 0,901, вспышка по Бренкену 202° и по Мартенс-Пенскому—196°. Автомобильные масла, выпускаемые „Romsa'ой“ имеют пределы вязкости по Энглеру при 100°C. от 2—2,5 до 4—5, вспышка по Бренкену от 215° до 280° и воспламенение от 260° до 320°. Легкое веретенное масло, выпускаемое „Romsa'ой“, имеет вязкость по Энглеру при 20°C. 7—8, вспышку и воспламенение 200°, для веретенного—вязкость по Энглеру при 50°C. 2,5—3, вспышка 170°, воспламенение 200°C. Для легких, средних, тяжелых и очень тяжелых трансмиссий „Romsa“ выпускает масла, имеющие соответственно: вязкость по Энглеру при 50°C.—3—3,5, 4—4,5, 5—5,5 и 6—6,5, вспышку—170°, 175°, 180° и 185°, воспламенение—200°, 210°, 215° и 220°. Для цилиндров, компрессоров и двигателей внутреннего сгорания выпускаются масла вязкостью 7—7,5 и 9—9,5 при вспышке 190°—200° и восплавлении 230° и 240°. Для динамо-машины, турбин и воздушных компрессоров „Romsa“ изготовляет масла соответственно: вязкость 3,5—4, 4—4,5, 6—7, 11—12, вспышка—190°, 195°, 200° и 210°, воспламенение—230°, 235°, 240° и 245°. Для смазки дизель-моторов имеется марка с вязкостью 6—7, вспышкой 195° и восплавлением 235°. Трансформаторное масло выпускается с вязкостью 6—7, вспышкой—150° и восплавлением 190°.

Технические качества наиболее распространенных на рынке нефтяных асфальтов типа „Спрамекс“, Мексасфальт“ следующие: „Спрамекс“—уд. вес—1,024, точка плавления 38—40°C. проницаемость при 25°—200, растяжимость при 25°—свыше 100 см., растворимость в сероуглероде—99,9%; „Мексасфальт“—уд. вес 1,04, точка плавления 55—60°C, проницаемость при 25°—45—60, растяжимость при 25°—100 см., растворимость в сероуглероде—99,9%. Асфальт применяется как в чистом виде, так и в виде эмульсий, состоящих из 55—65 частей битума, 1½—2½ обмыливающих веществ и воды.

Официальные итальянские нормы для нефтепродуктов установлены вновь лишь недавно — 7/хл 1927 г. — после разработки их правительственной комиссией при участии представителей промышленности, крупных потребителей нефтепродуктов и специалистов-химиков лаборатории минеральных масел. Все торгующие организации приспособляют выпускаемые марки нефтепродуктов к требованиям, предъявляемым этими нормами. Существующие нормы следующие.

Все бензины не должны содержать примесей. Нормы авиационного бензина предусматривают начало кипения при 50°C . — 60°C ., выкипаемость — до 100°C . не менее 60% , до 120°C . — не менее 85% . После 150°C . остаток при предварительном охлаждении колбы в течение часа не должен превышать 2% по весу. Реакция должна быть нейтральной. Для автомобильного бензина существуют нормы: начало кипения не выше, чем при 70°C ., выкипаемость — до 100°C . не менее 20% ; при 200°C . остаток, определенный тем же методом, не должен превышать 3% . В отношении остальных качеств действительны нормы, установленные для авиационного бензина. Нормальный бензин должен иметь начало кипения минимум 65°C . и конец кипения максимум 95°C . (5% более или менее). Бензин для красочной промышленности и промышленного применения делится на 2 типа: тип А — 90 — 150°C . и тип Б — 110 — 230°C .

Керосин не должен содержать примесей и должен быть свободен от органических и минеральных кислот и щелочей. Вспышка керосина по аппарату Абель-Пенского должна быть не ниже, чем при 20°C ., цвет — прозрачный, содержание серы — не свыше $0,03\%$.

Топочные нефтепродукты для моторов (газойль, мазут минимальной вязкости, блау-ойль) не должны содержать влаги и примесей и должны иметь следующие нормы: вязкость по Энглеру при 20°C ., — максимум $2,5$, при 50°C . — максимум $1,6$, вспышка по Мартенс-Пенскому — минимум 54°C . калорийность — не менее 10.500 , содержание серы — не более $0,5\%$, начало кипения 190°C ., выкипаемость при 250°C . — не менее 20% и при 300°C . — не менее 65% .

Топочные нефтепродукты для котельных топок (мазут, „пакура“, мазут бункерный и т. д.) подразделяются на три сорта: жидкий, полугустой и густой. Для жидкого сорта предусмотрена вязкость по Энглеру при 20°C . — максимум 20 и при 50°C . — максимум 7 , калорийность не менее 10.000 , содержание серы не более $1,5\%$, примеси и влаги — в общем не более 1% . Полугустой сорт должен иметь вязкость по Энглеру при 50°C . — максимум 20 и при 100°C . максимум $2,5$, содержание серы не более $2,5\%$, калорийность, примеси и влага предусмотрены такие же, как и в жидком сорте. Густой сорт должен иметь вязкость по Энглеру при 100°C . максимум 3 , содержание серы не более 5% , примесей и влаги — не более 2% . Остальные качества те же, что и для других сортов. Вспышка котельного топлива должна быть такая же, как и для моторного топлива. Топливо, предназначенное для моторов, не должно содержать более 1% твердого асфальта.

Масла для трансформаторов и выключателей не должны содержать воды и примесей, минеральных кислот, щелочей, твердого асфальта, смолы и серы. Масло должно быть прозрачным и чистым и иметь вязкость по Энглеру при 20°C . — максимум 8 , при 50°C . — максимум $2,5$ и при 100°C . — максимум $1,5$, текучесть при 0°C . — максимум 4 секунды, вспышка по Мартенс-Пенскому минимум — 150°C . Пробивное напряжение должно быть не ниже 40.000 вольт (среднее из трех проб); ни одна проба не должна дать менее 30.000 вольт при 20°C . (прибл.). Органических кислот, пересч. на серную кислоту, должно быть для новых масел — максимум $0,05\%$ и для использованных масел — максимум $0,25\%$. После 300 часов нагревания

при 110°C. осадок не должен превышать 0,005%. По окончании испытания кислотность не должна превышать 0,25%. После 300 часов нагревания при 110°C., и по окончании испытания сопротивляемость шнуров должна быть не ниже 50% сопротивляемости того же шнура, насыщенного маслом до испытания. Для изоляционных масел вязкость по Энглеру при 20°C. не должна превышать 10.

Смазочные масла не должны содержать влаги, примесей, минеральных кислот и щелочей. Смазочные масла для легких трансмиссий и быстро движущихся механизмов должны иметь вязкость по Энглеру при 20°C.—5—6, при 50°C.—2, —3,5, текучесть при +5°C., содержание органических кислот (при переводе на серную кислоту)—максимум 0,1%. Масла для средних трансмиссий и механизмов средней мощности должны иметь вязкость по Энглеру при 50°C.—3,5—5,5 и при 100°C. 1,4—1,6. Масла для тяжелых трансмиссий и для тяжелых машин низких скоростей должны иметь вязкость при 50°C.—5,5—8 и при 100°C. 1,5—1,9. Масла для ткацкой промышленности должны иметь вязкость по Энглеру при 50°C.—2,4—4,8, причем текучесть и содержание органических кислот должны быть такие же, как и для легких трансмиссий. Для смазки паровых котлов, работающих насыщенным паром до 10 атм. давления, существуют следующие нормы: вязкость по Энглеру при 100°C.—3—4, текучесть +15°C., вспышка 230°C., содержание золы—максимум—0,1% органических кислот (на серную кислоту), для новых масел—максимум 0,1%, для смешанных масел—максимум 0,5%. Для смазки паровых котлов, работающих насыщенным паром, свыше 10 атм. давления, или при подогреве до 315°C. предусмотрены следующие нормы: вязкость по Энглеру при 100°C.—4—6, вспышка по Мартенс-Пенскому—минимум 250°C., остальные нормы те же, что и для масел первой категории. Для смазки паровых котлов, работающих сильно перегретым паром (свыше 315°C.), масла должны отвечать следующим нормам: вязкость по Энглеру при 100°C.—минимум 6, текучесть при +20°C., вспышка по Мартенс-Пенскому—минимум 290°C., органических кислот—максимум 0,1%.

Турбинные и моторные масла должны иметь следующие нормы: для турбин непосредственного соединения: вязкость по Энглеру при 50°C.—2,5—5, при 100°C.—1,3—1,6, текучесть при низкой температуре—нормальная при 0°C, вспышка по Мартенс-Пенскому—минимум 180°C, органических кислот максимум 0,1%, золы—максимум 0,02%. Для турбин с зубчатыми передачами вязкость при 50°C.—5—8, при 100°C.—1,5—1,7, вспышка по Мартенс-Пенскому—минимум 190°C., остальные качества те же. Для двигателей внутреннего сгорания и газовых моторов предусмотрены следующие нормы: вязкость при 50°C. 8,12, при 100°C. 1,8—2,2, текучесть при +5°C. вспышка по Мартенс-Пенскому—минимум 185°C., содержание золы—максимум 0,05% и остатки асфальта и смол—максимум 0,5%. Для автомобильных масел существуют следующие нормы: вязкость по Энглеру при 50°C.—от 3 до 15, при 100°C.—от 1,3 до 3, текучесть от 0°C. до +10°C, вспышка по Мартенс-Пенскому—от 175° до 220°C., органических кислот—максимум 0,1%, содержание золы—максимум 0,02%—0,05%, остатки асфальта и смолы максимум 0,5%.

Масла для воздушных компрессоров должны иметь следующие нормы: вязкость при 50°C.—4—7, при 100°C.—1,4—1,8, замерзание при 0°C., вспышка по Мартенс-Пенскому—185°C., органических кислот—максимум 0,1%, содержание золы—максимум 0,05%, остатки асфальта и смол—максимум 0,5%. Масла для наружной смазки морских машин, холодильных машин и вагонные масла должны иметь соответственно вязкость при 50°C.—5—10, 1,7—3, 9—12, замерзание 0°, 15°, 0°C., вспышку по Мартенс-Пенскому мини-

мум 170°С., 145°С. и 150°С. органических кислот максимум 0,1%, 0,01%, 0,05%, содержание золы максимум — 0,05%, 0,01%. Для внутренней смазки морских машин предусмотрены нормы, в зависимости от типа машины; нормы вагонного масла устанавливаются государственными ж. д.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ

При исследовании нефтепродуктов производятся физические и химические определения.

Физические определения

Для определения уд. веса применяется преимущественно пикнометр. Уд. вес определяется при 15°С. или в дальнейшем приводится к этой температуре, пользуясь средним коэффициентом расширения. Точка вспышки определяется всегда в закрытом сосуде; для бензинов и керосина — при помощи аппарата Абея, для нефти при помощи аппарата Пенского. Точка воспламенения определяется в открытом сосуде аппарата Маркуссона. Выкипаемость определяется при помощи небольшого баллона „Стандард“ Энглера. В качестве официального прибора для измерения вязкости избран аппарат Энглера. Для определения калорийности применяется бомба Малера. Температура плавления и каплепадения определяется по Уббелюде.

Химические определения

Для определения влаги и посторонних примесей применяется метод и аппараты, описанные в американских правилах „U. S. Government Standard Specifications“, пересмотренных в марте 1924 г. Содержание серы определяется по методу Эска или по методу бомбы Малера. Степень очистки бензина и керосина, содержание асфальта, содержание органических и неорганических кислот определяются по методам, принятым во всех европейских странах.

РОЗЛИВ, ХРАНЕНИЕ ТОВАРОВ, УПАКОВКА, РЕКЛАМА

Керосин отпускается в Италии в железных бочках, вместимостью 300 литров, и в бидонах, емкостью в 18 литров. Внешний вид бидона также имеет значение.

Бензин очень редко отпускается в цистернах, чаще в железных бочках, содержащих 200 литров, а в последнее время — из насосов.

Параллельно с ростом числа автомобилей возрастает применение бензино-распределительных насосов. Однако, в Италии нет таких усовершенствованных распределительных станций, какие распространены в Соед. Штатах. Насосы в Италии устанавливаются у дороги или внутри гаражей. Разрешения на установку насосов для распределения бензина должны быть санкционированы министерством национального хозяйства, хотя бы насосы устанавливались на частных владениях. Большая часть насосов работает вручную, и на них нанесены деления в литрах, число которых должно быть кратным 5. Употребляются насосы, как с надземными, так и с подземными резервуарами, причем предпочтение отдается первому из этих типов.

Насосы вырабатываются в Италии фирмой „Società Anonima Bergami“. Национальное производство развилось лишь за последнее время, в большинстве же случаев устанавливаются насосы американского производства. Масляные помпы не применяются в Италии, так как масло продается в бидонах. Кроме того, бензин отпускается в бидонах, емкостью в 18 литров.

Мазут отпускается, преимущественно для бункерных целей, посредством перекачивания его на бункеруемые суда из морских складов, или из специальных баржей, находящихся в портах отпуска (иногда баржа выходит в море для бункерования). Мазут для промышленных целей отпускается исключительно в цистернах. Вследствие специфического характера торговли маслами, продажа их производится в различных формах. В Италии широко практикуется способ торговли маслами в бидонах различной емкости начиная от 20 и 2½ клг. Фирмы разливают масла в мелкие бидоны, причем обращается усиленное внимание на внешний вид. Продажа масел производится также в деревянных бочках, содержащих в среднем 170 клг. продукта нетто.

Средняя стоимость цистерны в Италии равняется около 2.000 долл. Цена железной бочки около 8 долл., деревянной бочки — около 2 долл. Бензиновые и керосиновые бидоны бывают либо белые (из белой жести), либо крашенные. Первые обычно поступают в собственность покупателя, вторые возвращаются продавцу обратно. Средняя стоимость бидона из белой жести равняется 0,20 долл. и крашенного около 0,50 долл. Нефтяная реклама поставлена чрезвычайно широко. В этом отношении Италия идет впереди всех европейских стран. Особенно усиленно реклама практикуется в масляной торговле. На любой шоссеной дороге, на улицах, переулках, на домах и в воздухе помещены объявления с призывами обратить внимание на ту или иную марку товара. Сплошь и рядом реклама содержит ряд полезных указаний для путешественника. С увеличением числа бензиновых насосов появились рекламные объявления, где указывается ближайший насосный пункт. Широко распространена публикация в периодических изданиях. Распространены объявления о результатах воздушных и автомобильных состязаний с указанием, что победитель ехал на бензине такой то фирмы или пользовался ее маслом.

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ХРАНЕНИЯ И РОЗЛИВА НЕФТЕ- ПРОДУКТОВ

Действующие законоположения, касающиеся возведения нефтескладов и хранения нефтепродуктов были изданы в июле 1917 г. Закон содержит несколько разделов:

а) Общие постановления относятся к огнеопасным складам и заводам. В пределах портов допускаются к постройке склады, которые предназначаются для хранения и отпуска огнеопасных жидкостей, заводимых морским путем, для снабжения судов и для работ на верфях или иных морских заводах. Постройка складов для продажи частным потребителям в окрестностях портов не разрешается. Хранение огнеопасных жидкостей в так назыв. смешанных складах, где имеются другие товары, не допускается. Постройка нефтеперегонных заводов, лабораторий и помещений для разлива и упаковки разрешается в окрестностях портов только в том случае, если они обслуживают те склады, которые разрешены к постройке в пределах порта. Для постройки складов и заводов необходимо

получить разрешение капитана порта. Склады и заводы подразделяются на три класса: большие, средние и малые, которые в свою очередь делятся на три категории: 1) для хранения жидкостей, пары которых могут причинить взрывы, 2) для хранения легковоспламеняющихся жидкостей и 3) для хранения топлива. Смешанные склады, на которых хранятся нефтепродукты или жидкости различных категорий, считаются наиболее опасными, и таковым предъявляются максимальные технические требования. Общие постановления указывают порядок получения разрешений на постройку и эксплуатацию складов. Небольшие склады, имеющие временный характер, могут быть разрешены к постройке капитаном порта. Разрешение на постройку крупного морского склада представляется также на рассмотрение главного командования морского округа и министерства морских и железнодорожных перевозок. Помимо этого, крупные склады разрешаются к постройке министерством внутренних дел.

б) Технические нормы. Сооружения, содержащие огнеопасные жидкости, делятся на следующие категории. Для бензина, лигроина, очищенного керосина, т. е. тех продуктов, t° воспламенения которых ниже 30° , емкость склада или завода может быть для больших складов—свыше 25 к. м., для средних складов—свыше 250 литров и до 25 к. м. и малых—свыше 5 л. и до 250 л. Для обыкновенного керосина, очищенной нефти и продуктов, t° воспламенения которых находится в пределах от 30° до 100° , емкость склада или завода может быть: для больших—свыше 250 к. м., для средних—свыше 1 к. м. и до 250 к. м. и для малых—свыше 50 л. и до 1 к. м. Для жидкого топлива, нефти и смазочных материалов, t° воспламенения которых выше 100° , емкость склада или завода может быть: для больших складов—свыше 1.000 к. м., для средних—свыше 10 к. м. и до 1.000 к. м. и для малых—до 10 к. м.

Для смешанных складов, т. е. содержащих жидкости различных категорий, мощность определяется общим количеством жидкости в соотношении к жидкости наиболее опасной.

в) Общие предписания для обеспечения безопасности сооружений сводятся к следующему.

Склады и заводы большой емкости должны быть расположены, по возможности, вблизи открытого моря и во всяком случае вдали от других портовых сооружений. Наливные суда могут разгружаться и наливаться в специальных бассейнах для причала и у специальных пристаней. Постройки для складов и заводов, в которых имеются огнеопасные жидкости, должны быть сооружены из негоряемых материалов или иметь огнеупорные, не пропускающие огня обшивки и облицовки. В больших зданиях в несколько этажей должны быть сооружены наружные, опоясывающие здание балконы или лестницы. Все части здания, столбы, стропила, двери, окна и т. д. должны быть сделаны из огнестойких материалов. Каждое здание должно иметь систему громоотводов, в зависимости от его размеров, соединенных между собою и имеющих не менее двух отводов в землю. Для отопления помещений, предназначенных для склада, не допускается постройка каминов, печей и др. установок с непосредственным горением. Допустима система центрального отопления с печью генератора в изолированном помещении от склада. В заведениях, где требуется по ходу работ наличие печей и аппаратов с непосредственным горением, должны соблюдаться правила изоляции этих печей и аппаратов в специальных огнестойких помещениях, удаленных от жидкостей.

Легко воспламеняющиеся жидкости в этих помещениях могут быть только в количествах, требуемых для работы. Электрические установки для освещения, двигательной силы, отопления и т. д. должны соответствовать

общим нормам безопасности. В особенности это относится к тем установкам, которые находятся в помещениях, где могут скопиться легко-воспламеняющиеся газы или пары.

Предприятия	Ширина протекц. зоны	Минимум расстоян. от помещен.
	В метрах	
Категория А.		
Средние. Обыкновенные меры безопасн. . .	10	50
Меры безопасн. 1-й степени . . .	—	—
" " 2-й " . . .	—	—
" " 3-й " . . .	5	25
Категория Б.		
Большие. Обыкновенные меры безопасн. . .	10	50
Меры безопасн. 1-й степени . . .	—	25
" " 2-й " . . .	—	25
" " 3-й " . . .	5	25
Средние. Обыкновенные меры безопасн. . .	5	25
Меры безопасн. 1-й степени . . .	—	—
" " 2-й " . . .	—	—
" " 3-й " . . .	2,5	12,5

Протекционная зона в сторону открытого моря может быть сведена для всякого рода сооружений до 2,5 м. В одном и том же предприятии соседние склады жидкостей различных категорий должны быть разделены протекционной зоной, соответствующей по меньшей мере половине протекционной зоны для опасных жидкостей. Расстояние между надземными резервуарами, расположенными по одной или по разным линиям, должно быть не менее 1,5 м. Здания, где находятся машины производства и трансформаторы, и другие помещения должны находиться от резервуаров и опасных помещений на расстоянии, по крайней мере, в половину протекционной зоны. Внутренние протекционные зоны могут быть заменены толстыми стенами или огнеупорными щитами, возвышающимися по крайней мере на 1 м. над разделяемыми зданиями и на 1,5 м. над резервуарами. Трубы паровых котлов, печей и т. д. должны отстоять от резервуаров и опасных помещений на расстоянии вдвое большем, чем предписано протекционной зоной, и должны иметь выходное отверстие по крайней мере на 10 м. выше, чем наиболее высокие части резервуара. Надземные резервуары должны быть исключительно металлические, герметически закрытые и снабжены громоотводами. Неподвижно установленные резервуары, в коли-

честве не более четырех, должны быть обнесены дамбой, или сдерживающими стенами. Каждый резервуар вместимостью более 25 к. м. для категории 1 и 250 к. м. для категории 2 должен быть снабжен самостоятельным трубопроводом с клапаном, управляемым извне дамбы, для быстрого опорожнения резервуара. Для загрузки и выгрузки вагонов-цистерн переливание не должно происходить при соприкосновении с воздухом, но при помощи соединительных труб. Специальные помещения, отделенные от остальных, должны быть предназначены для розлива товара, причем розлив должен обеспечивать герметическую и прочную закупорку, не требующую запайки с огнем.

Под складами с мерами безопасности 1-й степени подразумеваются склады с установленными в земле резервуарами с системой безопасного наполнения инертной жидкостью. Под складами с мерами безопасности 2-й степени подразумевают склады с врытыми в землю резервуарами, и, наконец, под складами с мерами безопасности 3-й степени разумеют те склады, которые должны соответствовать всем техническим условиям складов 1-й и 2-й степени, но где имеются склады с магазинными жидкостями, которые содержатся в сосудах, предназначенных для перевозки. На этих складах не производится манипуляции разлива. Имеются еще склады с мерами безопасности 4-й степени. Под этими складами разумеются склады с надземными резервуарами, если они сообщаются с воздухом посредством насытителя пара воспламеняющегося вещества, и если трубы защищены двойными металлическими сетками или соответствующим затвором, препятствующим распространению огня внутри резервуаров. Для этих складов протекционная зона уменьшена наполовину. Большие и средние склады категории 3 должны быть окружены протекционной зоной не менее 3 м. За пределами огораживающей стены должно быть оставлено пространство в 6 м. шириной, свободное от склада горючих веществ какого бы то ни было рода. Пространство между резервуарами должно быть не менее 1,5 м. Кроме металлических резервуаров, могут быть допущены резервуары каменной кладки, железобетонные и другие негорючих конструкций, как подземные, так и надземные. Малые склады категорий 1 и 2 могут находиться в жилых зданиях или в зданиях, отведенных под магазины. Помещения, отведенные для этих складов, должны находиться в 1-м этаже с непосредственным выходом наружу.

г) Предписания относительно эксплуатации складов и заводов. Пользование жидкостью разрешается в количествах, потребных для работы, после чего она должна поступить в место хранения. Перевозка и упаковка воспламеняющихся жидкостей должна производиться без потерь и с соблюдением правил в отношении посуды. Посуда подразделяется на два вида: жестяная, железная и стальная, а также деревянная. Посуда должна быть изготовлена безукоризненно, с надписью красной краской для огнеопасных. Небольшая течь в посуде требует немедленно изоляции и исправления. Вагоны-цистерны должны иметь приспособление с металлической сеткой у входного отверстия или другое устройство, препятствующее обратному действию пламени при наливке или сливе. Входное отверстие печатывается.

ПОШЛИНЫ И НАЛОГИ

Пошлины. Сырая нефть, предназначенная к ввозу для использования в качестве топлива, белое вазелиновое масло для очистки риса и остатки от перегонки минеральных масел, импортируемые как топливо, освобождены от пошлин. Сырая нефть, содержащая по весу не более 60%, отгоняю-

щихся до 300° и предназначенная к переработке, облагается пошлиной в размере 6 зол. лир за 100 клг. плюс 0,16 лир за каждый процент, превышающий 20% по весу, отгоняющийся до 300°С. Сырая нефть, предназначенная к ввозу для других целей, облагается пошлиной в размере 24 лир за 100 клг. Искусственные смазочные масла с содержанием не свыше 15% минеральных масел облагаются пошлиной в размере 10 лир за 100 клг. по условному тарифу. На прочие смазочные масла существует пошлина в размере 12 лир за 100 клг., за исключением Австрии, которая допущена в число наиболее благоприятствуемых стран. На остальные продукты существуют следующие пошлины (за 100 клг.): керосин—24 зол. лиры, бензин—24 зол. лиры и др. продукты—24 зол. лиры. Остатки от перегонки минеральных масел, каковыми считаются остатки, содержащие по весу не более 29%, отгоняющихся до 300°С., облагаются пошлиной в 6 лир за 100 клг. Остатки от перегонки минеральных масел, предназначенные для кальциоцианамидной промышленности, освобождены от пошлины. То же самое относится к остаткам минеральных масел, предназначенным для постройки и ремонта дорог. Законом 21/xi—1927 г. для пересчета таможенной пошлины из золотых лир в бумажные установлен твердый коэффициент 3,67.

С ввозимых иностранных минеральных масел взывается налог с продажи (акциза) в следующем размере (за 100 клг.): на бензин 30 бум. лир, на керосин 5 бум. лир и на минеральные масла (за исключением сырой нефти, предназначенной для использования как топлива и остатков от перегонки минеральных масел) в 8 бум. лир.

Для признания предназначенной для использования в качестве топлива сырая нефть должна удовлетворять следующим нормам: а) быть вязкой, битуминозного вида, черного цвета; б) иметь уд. вес не ниже 0,900 при 15°С.

Для признания остатков от перегонки минеральных масел предназначенными для использования в качестве топлива и для применения в кальциоцианамидной промышленности должно быть установлено, что эти остатки не могут быть использованы для освещения и для смазки и что их уд. вес при 15°С. не ниже 0,835. Об освобождении от пошлины подается специальное ходатайство, с указанием места хранения и назначения нефти и остатков. Получатель этих товаров ведет специальную ведомость прихода-расхода, каковая контролируется таможенной. При завозе сырья для переработки таможня ведет наблюдение за выработкой продуктов. Если полученные продукты предназначены для внутреннего рынка, то в момент выхода с завода взывается акциз на продажу, установленный для импортных продуктов. Если готовые товары идут за границу, то акциз не взывается и возвращается таможенная пошлина, уплаченная за привезенное сырье. Керосин, предназначенный для агрикультурных целей, освобождается от пошлины и акциза, согласно закона от июля 1925 г. Ввоз беспошлинного керосина разрешается в том случае, если он окрашен при помощи красной краски „Судан IV“ в пропорции: на 100 клг. керосина 1 грамм красящего вещества. Добавление красящего вещества производится в помещении таможни в присутствии таможенных чиновников, с соблюдением специальных правил для смешивания. Об окраске составляется акт. После этого фирмы могут рассылать керосин на вспомогательные склады. Фирмы могут отпускать этот керосин потребителю только при предъявлении талона на его получение. Отпуск керосина учитывается, и отчетные ведомости представляются фирмами местным таможням. На утечку и потери фирмы получают не свыше 2% с количества, завезенного на склад за 6 месяцев. Помимо этого, таможня осуществляет контроль над расходом керосина, проверяя склады, производя замеры и просматривая книги.

Сверх существующей пошлины со всех таможенных операций взывается гербовый сбор со свидетельств и удостоверений, выдаваемых таможеней: на сумму до 100 лир—0,20 лиры, свыше 100 и до 100 тыс. лир за каждую тысячу или долю тысячи—0,60 лиры, с квитанции на взнос и обратное получение залога на сумму до 100 лир—0,10 лиры, до 1.000 лир—0,50 лиры и свыше 1.000 лир—2 лиры и с документов о завозе товаров без немедленной оплаты пошлины—2 лиры.

Статистический сбор по отношению к минеральным маслам и остаткам от перегонки, предназначенным к использованию в качестве топлива, установлен в размере 0,25 лир за каждую тонну.

При завозе товара в таре пошлина взывается либо с чистого законного веса (при пошлине свыше 20 лир за 100 кг.), либо с чистого действительного веса (при той же пошлине), в зависимости от рода упаковки (бочки, боченки, бидоны, барабаны). Под законным весом разумеется вес брутто за вычетом на каждые 100 кг. с бочек—15 кг., с дерев. ящиков с 2 бидонами—9,5 кг. и с жест. бидона—2,5 кг. Под действительным чистым весом разумеется вес брутто за вычетом веса данной посуды и упаковки. В марте 1928 г. было опубликовано постановление, по которому бензин, смазочные масла и керосин, идущие на автомобильные заводы и предназначенные для потребления при испытании машин, освобождаются как от ввозной пошлины, так и от акциза на продажу. Закон введен сроком на два года.

Для Триполитании и Киренаики установлен более низкий тариф. Сырая нефть и остатки от перегонки сырой нефти, а также керосин и бензин, поступающие из Италии и колоний, освобождены от пошлины. На смазочные масла и минеральные жиры существует пошлина в размере 2 зол. лир за 100 кг. Если керосин и бензин ввозятся из-за границы, то они облагаются пошлиной в размере: керосин—5 зол. лир и бензин 20 зол. лир за 100 кг.

30/vi 1927 г. было опубликовано постановление, в силу которого пошлина взывается с веса брутто, если самый товар обложен пошлиной в размере не свыше 50 лир за 100 кг.

Ж.-Д. ТАРИФЫ И СТРАХОВАНИЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

В Италии применяется дифференциальный железнодорожный тариф. Минимальный тариф для перевозки малой скоростью—2,5 лиры. Минимальный оплачиваемый вес—50 кг. Минимальное расстояние для внутреннего сообщения—12 км.; для смешанного—6 км. Это означает, что при пробе с места отправки к месту назначения менее 12 км. внутри страны, платится из расчета, как за 12 км., при смешанных перевозках—из расчета 6 км. Сверх тарифов взывается: 1) особый сбор, в размере 6 лир с каждого отправления, 2) дополнительный сбор в размере 0,05 лиры с каждой отправки, 3) сбор в размере 5 лир за выгрузку вагонов-цистерн с бензином и керосином, 4) 0,30 лиры за посылку извещения о каждой перевозке при отправлениях, требующих передачи на узловых станциях, взывается сверх тарифа еще 0,25 лиры за каждые 1 000 кг.

Плата за аренду цистерн при двух-трехгодичном договоре равняется 12—14 лир в сутки, страховка и ремонт производятся за счет арендатора; средний оборот цистерны, емкостью в 12,5 тонн для бензина и 17 тонн для мазута, составляет 15—18 дней. При пользовании железнодорожной цистерной платится 0,40 лир с цистерны в 10 тонн за каждый километр сверх ж.-д. тарифа за перевозку; за перевозку цистерны свыше 10 тонн прибавляется 0,04 лиры за каждую тонну/километр. По казенным ж.-д.

пустые цистерны перевозятся обратно бесплатно: на частных ж. д. взывается плата, в размере 0,15 лиры за километр. Действующий ж.-д. тариф в Италии с указанием ставок за каждые 100 клм. пробега за 100 клг. груза представлен на следующей таблице (в бум. лирах):

Количество километров	Бензин			Керосин и см. масла			Мазут		
	Класс			Класс			Класс		
	51	55	60	54	58	62	60	63	72
50	4,70	4,075	3,50	4,125	3,775	3,40	3,50	3,325	2,40
100	8,20	6,775	5,85	6,925	6,10	5,40	5,85	5,175	3,90
200	13,70	11,225	9,60	11,775	10,05	8,75	9,60	8,257	6,50
300	17,95	14,725	12,50	15,725	13,10	11,35	12,50	10,725	8 50

Классы 51 (бензин), 54 (керосин и смаз. масла), 60 (мазут) применяются к перевозкам, для которых не установлен минимальный вес (плата по действительному весу). Классы 55, 58 и 52 применяются для грузов весом не менее 5.000 клг. и классы 60, 62 и 72 применяются для грузов не менее 10 клг. Вследствие понижения ставок, в зависимости от количества, иногда представляется выгодным переход от одного к другому классу.

Страхование нефтетоваров производится в Италии из следующего расчета (в ‰):

	Морское			Складское		
	Керосин и бензин	Минеральн. масла	Мазут	Керосин и бензин	Минеральн. масла	Мазут
Ставка	0,45	0,25	0,25	0,45	0,35	0,35
Герб. сбор . . .	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Итого	0,60	0,40	0,40	0,60	0,50	0,50

Общие налоги. Налоговое обложение в Италии не делает различия между единоличными плательщиками и торгово-промышленными предприятиями и акционерными обществами. Последние уплачивают еще только дополнительный налог на акции.

Налог на движимое имущество является налогом на доход и делится на две категории.

Первая категория касается доходов предприятий и взывается в размере 16‰ дохода, причем размер его для предприятий, не обязанных публичной отчетностью, проверяется налоговой инспекцией сложной системой

контроля. В отношении предприятий, обязанных публичной отчетностью, размер дохода устанавливается по данным баланса, который может быть оспорен инспекцией. Указанные 16⁰/₀ дохода взыскиваются в пользу государства. Кроме этого налога местные самоуправления взыскивают несколько процентов в свою пользу. Обычно этот налог колеблется в пределах 2—4⁰/₀.

Вторая категория того же налога исчисляется по отношению к заработной плате служащих предприятия. Этот налог колеблется между 6 и 13⁰/₀, в зависимости от размера склада. Обычно предприятия и общества относят этот налог за свой счет.

Налог на обращение акций, относящийся исключительно к акционерным обществам, установлен в размере 0,45⁰/₀ акционерного капитала. Все счета торгового предприятия оплачиваются гербовым сбором в размере 1⁰/₀ с суммы счета, причем неполная сотня принимается за сотню.

КАЛЬКУЛЯЦИИ СЕБЕСТОИМОСТИ

В приведенной ориентировочной калькуляции все элементы калькуляции являются почти постоянными величинами, за исключением цены фоб. морского фрахта и скидок, которые дают фирмы перепродавцам и оптовикам. Скидки значительно колеблются, и в особенности в период обостренной борьбы между фирмами. В приведенной калькуляции взят курс лиры в январе 1929 г., а цена фоб и морской фрахт—по состоянию в ноябре 1928 г. Отпускные цены со склада и из насоса взяты на январь 1929 г.

1. Калькуляция себестоимости бензина (за тонну в долларах):

Цена фоб	38,25
Морской фрахт (13 шилл. 6 п.)	3,27
Морская страховка (0,6%)	0,24
„ утечка (1%)	0,42
<hr/>	
Себестоимость сиф	42,19
Разгрузка с парохода (5 шт. лир)	0,26 ¹ / ₂
Страховка в резервуарах (0,6%)	0,25
Хранение в резервуарах	1,00
Утечка на береговом складе (1,2%)	0,52
Проценты на капитал за 6 мес. (из расчета 7% годовых с цены сиф)	1,75
Пошлина (24 зол. лиры за 100 клг.)	46,20
Акциз (30 бум. лир за 100 клг.)	15,73
Разные мелкие сборы	0,63
<hr/>	
Себестоимость франко береговой склад вкл. пошлину и акциз	108,53 ¹ / ₂
Налив в ж.-д. цистерны с берегового склада	0,50
Пользование цистернами	0,90
Комиссия при продаже—2% с цены без пошлины и акциза (47,37 ¹ / ₂)	1,00
Разные торговые расходы—3%	1,50
Премия перепродавцам и оптовикам (около 300 бум. лир на тонну)	15,73
<hr/>	
Себестоимость франко цистерна береговой склад	128,16 ¹ / ₂

Ж.-д. фрахт от берегового склада до Милана	4,00
Путевая утечка при ж.-д. перевозке— $1\frac{1}{2}\%$	0,60
<hr/>	
Себестоимость франко цистерна ст.Милан	132,76 $\frac{1}{2}$
Хранение на складе в Милане	0,75
Утечки " " " " — $1\frac{1}{2}\%$	0,60
Разные расходы— 2%	2,40
Расходы от миланского склада до насоса (подвоз, амортизация, обслуж. дистрибутор, рекламы и другие мелкие расходы)	11,00
<hr/>	
Себестоимость франко насос	147,51 $\frac{1}{2}$

Отпускная цена Снома франко цистерна береговой склад составляла 2.887,5 лир или 151,4 долл. за м/т. Имея в виду, что себестоимость франко цистерна береговой склад равна 128,16 $\frac{1}{2}$ долл., продавцу очисалось на тонну 23,23 $\frac{1}{2}$ долл.

Отпускная цена Снома из насоса в Милане составляла 2,15 бум. лир за литр, что в переводе на тонну (в м/т содержится бензина уд. веса 0,730—1,370 литров) дает 2,945 лир или 154,46 долл. Таким образом, разница между себестоимостью бензина и отпускной ценой из насоса составляет 6,94 $\frac{1}{2}$ долл.

Мазут идет для промышленных целей в наиболее крупный промышленный центр, каковым является Милан. В качестве исходной цены для калькуляции имеется в виду цена фоб в декабре 1928 г. Пошлины на мазут не существует.

2. Калькуляция себестоимости мазута (за тонну в долларах):

Цена фоб	5,79
Морской фрахт (11 шилл.)	2,68
Морская страховка (0,4%)	0,04
" утечка (0,5%)	0,04
<hr/>	
Себестоимость сиф	8,55
Разгрузка с парохода	0,18 $\frac{1}{2}$
Страховка в резервуарах (0,5%)	0,04 $\frac{1}{2}$
Хранение в резервуарах	0,33
Проценты на капитал (за 3 мес. из расчета 6% годовых)	0,13
Разные расходы (2%)	0,18
<hr/>	
Себестоимость франко береговой склад	9,42
Налив в цистерны	0,25
Пользование цистернами	0,75
Жел.-дор. фрахт от берегового склада	2,80
Комиссия (2%)	0,25
<hr/>	
Себестоимость франко цистерна Милан	13,47

Продажная цена на мазут на 1/1 1929 г. франко цистерна Милан составляла 285 ит. лир или 15,00 долл. за тонну. Таким образом, разница между продажной ценой и себестоимостью составляла 1,53 долл. на тонну.

При определении калькуляции себестоимости агрикультурного керосина (советский керосин идет преимущественно для агрикультурных целей, и значение его на рынке с каждым годом возрастает) надо иметь в виду, что продажа этого керосина производится непосредственно потребителю в сельско-хозяйственных районах. Приводимая калькуляция предполагает отпуск его в одном из таких районов, а именно—в Падуе. От пошлины агрикультурный керосин освобожден. Цена фоб взята нами, исходя из продажных цен на наш керосин для Италии.

3. Калькуляция себестоимости керосина (за тонну в долларах):

Цена фоб	17,00
Морской фрахт	3,15
Морская страховка	0,10
„ утечка (1%)	0,21

Цена сиф 20,46

Выгрузка с парохода	0,26
Страховка в резервуарах	0,15
Хранение в резервуарах	0,50
Утечка на берегов. скл. (1/2%)	0,11
Пользование цистернами	0,50
Налив в цистерны	0,50
Проценты на капитал (7% годовых за 6 мес.)	0,88
Разные расходы (1%)	0,30

Цена франко цистерна береговой склад 23,66

Ж.-д. фрахт Венеция—Падуя	1,50
Утечка при перевозке (1/2%)	0,13

Цена франко цистерна ст. Падуя 25,29

Хранение на складе в Падуе	0,50
Розлив в бочки	0,50
Пользование бочками	3,00

Цена франко склад Падуя в прокатных жел.
бочках 29,29

Продажная цена агрикультурного керосина составляет 30 долл. 75 ц. Таким образом, чистая прибыль продавца равняется 1 долл. 46 ц. на тонну.

Для калькуляции себестоимости смазочных масел в качестве исходной цены фоб взята существующая мировая цена на машинное масло. Для веретенных масел сделана скидка 20% с цены машинного, а для цилиндрического сделана надбавка в размере 25% к цене машинного.

4. Калькуляция себестоимости смазочных масел (за тонну в долларах):

	Машинное	Веретенное	Цилиндровое
Цена фоб (9½ ц. за галлон)	28,12	22,50	35,14
Морской фрахт	3,15	3,15	3,15
Морская страховка	0,12	0,10	0,15
. утечка	0,16	0,14	0,20
Цена сиф	31,55	25,89	38,64
Выгрузка с п/х. в резервуары	0,21	0,21	0,21
Страховка в резервуарах	0,21	0,21	0,21
Хранение	0,85	0,85	0,85
Складская утечка (0,4%)	0,13	0,11	0,16
Освещение	0,40	0,40	0,20
Пользование цистернами	0,50	0,50	0,50
Налив в цистерны	0,43	0,43	0,43
Комиссия при продаже (2%)	0,80	0,60	0,90
Разные расходы (½%)	0,20	0,15	0,23
Проценты с капитала за 4 мес. из расчета цены сиф (7% годовых)	0,75	0,65	0,93
То же за 4 месяца из расчета цены франко цист. берегов. склад (7% годовых)	0,93	0,70	1,05
Себестоим. франко цистерна берег. склад	36,96	30,70	45,31

Существующие средние продажные цены на масла при полуоптовой их продаже в Италии следующие (в долларах за тонну):

Машинное	: 40,40
Веретенное	: 26,85
Цилиндровое	: 45,60,

т. е. перевыручка составляет при продаже машинного масла около 3 долл. 40 ц. и при продаже цилиндрического масла—около 30 ц. На веретенное имеется недovyручка 3 долл. 85 ц. Учитывая, что из 100% продажи на долю машинного приходится 60%, цилиндрического—20% и веретенки—20%, в общем, даже при высокой оплате за аренду складов против стоимости эксплуатации собственных складов, торговля маслами выгодна.

НЕФТЕТОРГОВЫЕ ФИРМЫ

Характерной особенностью итальянского нефтеторгового рынка является отсутствие крупных независимых импортеров. Почти вся нефтяная торговля в Италии находится в руках мировых нефтяных фирм и „Agip'a". На масляном рынке имеются небольшие фирмы, являющиеся фактически комиссионерами крупных нефтяных объединений. Крупнейшими фирмами в Италии являются следующие:

I. Группа „Standard Oil“

1. Società Italo-Americana Petrolio

Общество основано 16 мая 1891 г. по итальянским законам в виде акционерного о-ва с капиталом в 2,5 млн. лир. В настоящее время оплаченный сполна акционерный капитал о-ва равняется 250 млн. лир.

Рост уставного капитала представляется так (в млн. лир): 1891 г.—2,5; 1901 г.—5; 1908 г.—10; 1912 г.—15; 1914 г.—20; 1921 г.—100. Постановлением общего собрания акционеров от 15/XII 1925 г. предоставлено право правлению повысить капитал до 250 млн. лир, что и было осуществлено в 1926-27 гг. 80% акций о-ва находятся в руках о-ва Standard of New Jersey. 20% капитала принадлежит итальянской группе во главе с семьей Отгалена и Алессандри. О-во связано с „Banca Commerciale Italiana" через своего президента Джона Мовинкель, который тесно связан с германскими и американскими финансовыми и торговыми кругами, являясь одновременно членом совета Итало-Американской Торговой Палаты. „Italo-Americana" работает еще со следующими банками: „Credito Italiano", „Banca Nazionale di Credito", „National City Bank of New York".

Емкость и местоположение заводных инсталляций о-ва представляются в следующем виде (в тыс. тонн): Венеция—Местре—37; Монополь—14,3; Портичи—11; Ливорно—24,4; Савонна, Вадо-Лигуре—53,4; Мессина—14,6. Внутренние склады и организации о-ва разбросаны по всей стране. Общество имеет склады и магазины в 101 пункте, кроме того, в колониях: 2—в Ливии, 1—в Эритрее и 4—в Сомалии, 7 филиалов, 18 агентств и 27 представительств. Парк железнодорожных цистерн: 617 вагонов-цистерн. Морской флот: 7 танкеров с общим тоннажем 49.100 тонн. Число насосов составляет 4.700.

В 1927 г. к о-ву „Italo-Americana" присоединилось о-во „Società Meridionale per il Commercio del Petroleo"—нефтяная организация, торгующая на юге Италии. В этом же году с о-вом „Italo-Americana" слилось о-во „Società per gli Olii Minerali", небольшое о-во с капиталом в 1,5 млн. лир, занимавшееся оптово-розничной торговлей маслами. В апреле 1929 г. с о-вом „Italo-Americana" слилась организация „Società Anonima Porto Vado", созданная в 1920 г. для постройки и эксплуатации складов „Italo-Americana" в Вадо-Лигуре. Капитал „Società Anonima Porto Vado" составлял 2 млн. лир. Баланс о-ва на 1/I 1929 г. был сведен в сумме 2.669,7 млн. лир. Чистая прибыль за 1928 г. была определена в 431,5 тыс. лир.

Из балансов о-ва за последние 4 года видно, что о-во „Italo-Americana" увеличило свое недвижимое имущество и постройки с 119.638 (на 31/XII—1925 г.) до 272.188 тыс. лир (на 31/XII 1928 г.), т. е. более чем в два раза. Чистая прибыль о-ва за 1925 г. составила 14.609,6 тыс. лир, за 1926 г.—19.781 тыс. лир. В 1927 г. о-во имело убыток в размере 10.331 тыс. лир, а в 1928 г. чистая прибыль о-ва определена в 17.272 тыс. лир.

Баланс о-ва за 1928 г. сведен в сумме 650.372,9 тыс. лир против 588.667,8 тыс. лир в балансе за предыдущий год. На стороне актива возрасли „векселя в портфеле“ и „дебиторы“ с 150.251 до 161.237 тыс. лир, „товары“ увеличились с 101,9 до 120,9 млн. лир. На стороне пассива увеличились „кредиторы“ с 266.604 тыс. лир до 321.368 тыс. лир.

2. „Raffineria Triestina di Olii Minerali“

Акционерное о-во, основанное по итальянским законам 25 апреля 1892 г. Уставный капитал о-ва—10 млн. лир, оплаченный полностью. Рост уставного капитала виден из следующих данных: в 1920 г. капитал был переведен в лиры в сумме 2 млн., а в 1925 г. повышен до 10 млн. О-во является филиалом Standard'a, связанным с о-вом „Italo-Americana“. Президентом о-ва является Микеле де Галатти, а одним из членов правления является Джон Мовинкель, президент о-ва „Italo-Americana“. У о-ва имеются заводные инсталляции в Триесте емкостью в 24 тыс. тонн и собственный парк из 102 ж.-д. цистерн, из коих 72 для темных продуктов и масел и 30—для бензина. Наливного флота о-во не имеет. О-во „Raffineria Triestina“ имеет перегонный завод с перерабатывающей способностью приблизительно 30 тыс. тонн в год. На заводе главным образом вырабатывается авиационный бензин. Кроме того, о-во обслуживает все нужды о-ва „Bedford“ по масляной торговле этого о-ва. С 1918 г. балансы о-ва не публикуются.

3. „Società Italiana Lubrificanti Bedford“

О-во основано 10 июня 1925 г. по итальянским законам в виде акционерного общества с уставным акционерным капиталом в 10 млн. лир, оплаченным полностью.

О-во является филиалом „Standard'a“ и управляется той же администрацией, что и о-во „Italo-Americana“. Представителем и директором-распорядителем о-ва является Феличе Коломбо. Базой о-ва служат инсталляции о-ва „Raffineria Triestina“ в Триесте. О-во обслуживает всю страну, пользуясь цистернами указанной раффинерии. Деятельность о-ва заключается в выработке и оптовой торговле мслами. Баланс о-ва за 1928 г. сведен в сумме 46.856 тыс. лир. На стороне актива „стоимость товаров“ повысилась с 8.795 до 12.951 тыс. лир, „дебиторы“ повысились с 26.414 до 30.276 тыс. лир. На стороне пассива увеличились „кредиторы“ с 29.230 до 36.385 тыс. лир. Недвижимое имущество о-ва на 1/1 1929 г. оценивалось в 422,3 тыс. лир. против 466,5 тыс. лир. на 1/1 1928 г. В 1928 г. о-во „Bedford“ потерпело убытки в размере 1.992 тыс. лир; в 1927 г. убытки о-ва были определены в размере 2.768,6 тыс. лир. В 1926 г. о-во „Bedford“ имело прибыль 653,4 тыс. лир, а в 1925 г. прибыль была определена в размере 793,1 тыс. лир. Дивиденд в 1926 г. составил 60 лир на акцию.

4. Общество „Vacuum Oil Co. Società Anonima Italiana“

Акционерное о-во, основанное 14 мая 1901 г. по итальянским законам, с основным капиталом в 12 млн. лир, полностью оплаченным в 1924 г. Рост уставного капитала представляется так (в тыс. лир): в 1901 г.—200, в 1904 г.—500, в 1915 г.—3.000, в 1921 г.—6.000, в 1924 г.—12.000, В 1926 г. акционерный капитал о-ва был повышен до 24 млн. лир.

О-во является генеральным и исключительным представителем о-ва „Vacuum Oil Co“ в Нью-Йорке. У о-ва имеется емкость в Савонне в 6.000 тонн,

внутренние склады и организации по всей стране, агентства и склады в 21 пункте. О-во занимается розничной торговлей (в бочках и бидонах) маслами, по преимуществу автомобильными, известной марки „Гаргойль“, „Мобильоль“.

Баланс о-ва за 1928 г. сведен в сумме 70.441 тыс. лир. На стороне актива „стоимость товаров“ определена в размере 19.846 тыс. лир, „дебиторы“ 27.547, „стоимость земельных участков, зданий и складов“ определена в размере 9.720 тыс. лир. На стороне пассива—„кредиторы“ показаны в размере 23.123 тыс. лир. Прибыль о-ва за 1928 г. выразилась в сумме 7.800 тыс. лир.

5. „Società Anonima Lubrificanti Emilio Foltzer“

Общество основано 20 марта 1920 г. по итальянским законам с уставным капиталом в 8 млн. лир, полностью оплаченным. Председателем правления является Эмилио Фольтцер. В состав правления между прочими входят: Гвидо Ринглер, Крамптон Гавкинс и Альберто Коссарини, являющиеся членами правления о-в „Italo-Americana“ и „Bedford“. О-во связано со следующими банками: Banca Commerciale Italiana, Banco di Roma и Banco Popolare Cooperativa Anonima di Navarra. О-во не имеет своих завозных инсталляций, насосов и парка авто и ж.-д. цистерн, занимаясь оптово-розничной торговлей маслами.

Баланс о-ва за 1928 г. сведен в сумме 27.084 против 28.574 тыс. лир в 1927 г. На стороне актива „товары и запасы“ понизились с 8.161 до 6.722 тыс. лир, „дебиторы“ уменьшились с 15.257 до 13.214 тыс. лир. На стороне пассива „кредиторы“ понизились с 19.461 до 17.737 тыс. лир. Валовая прибыль за 1928 г. составила 1.973 против 6.787 тыс. лир в 1927 г.; чистая прибыль за 1928 г. определена в 804 против 349 тыс. лир за 1927 г.

6. „Compania Nazionali Prodotti Petrolio, Società Anonima“

Акционерное о-во, основанное 24 ноября 1922 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 9 млн. лир, оплаченным полностью. Рост уставного капитала представляется так (в млн. лир.): 1922 г.—4, 1924 г.—5, 1925 г.—6 и в 1926 г.—9.

Общество было организовано на базе национального капитала и продолжительное время находилось под влиянием Shell'a. Председатель правления Эмилио Бруцоне состоит членом правления „Banca Commerciale“. Уже довольно давно из состава правления вышли Джузеппе Марино и маркиз Джузеппе Бернардо, которые одновременно состояли членами правления о-ва „Nafta“ (Shell).

В настоящее время о-во представляет Tide Water Oil Co, которое в свою очередь принадлежит к группе Standard'a.

Баланс о-ва за 1927 г. сведен в сумме 12.374,4 против 14.732 тыс. лир за 1926 г. На стороне актива „стоимость товаров“ повысилась с 6.904 до 8.083 тыс. лир, „дебиторы“ уменьшились с 4.783 до 3.713 тыс. лир. На стороне пассива „кредиторы“ повысились с 2.390 до 2.734 тыс. лир. Прибыль о-ва за 1927 г. определена в размере 569,4 против 341,4 тыс. лир за 1926 г.

Завозных инсталляций о-во не имеет. Товар завозится в бочках. О-во имеет агентства в 10 пунктах и обслуживает северный и центральный районы Италии. Деятельность о-ва сводится к оптово-розничной торговле маслами по преимуществу марки „Veedol“.

7. „Società Importazione Vendita Olii Pesanti, сокр. S. I. V. O. P“

О-во существует всего два года и организовано о-вом „Italo-Americana“, являясь его филиалом по продаже мазута в Италии. Возглавляет о-во один из директоров распорядителей о-ва „Italo-Americana“—Ринглер Гвидо, а в правление входят: Дино Кончино, Альберто Коссарини и Гвидо Сольди, являющиеся одновременно членами правления о-ва „Italo-Americana“. Капитал о-ва составляет 5 млн. лир, полностью оплаченных. Баланс на 1/1 1929 г. сведен в сумме 13.071 тыс. лир. На стороне актива „стоимость товаров“ определена в размере 2.269 тыс. лир, „дебиторы“—9.883 тыс. лир. На стороне пассива имеются „кредиторы“—7.798 тыс. лир. Чистая прибыль о-ва определена в размере 168.427 лир, а валовая прибыль составила 2.088 тыс. лир

II. Группа Шелла

1. „Nafta“ Società Italiana pel Petrolio ed Affini

Акционерное о-во, основанное 13 июля 1912 г. по итальянским законам с уставным капиталом в 200 млн. ит. лир., оплаченным полностью. Рост уставного акционерного капитала представляется так (в млн. лир): 1912 г.—1, 1914 г.—2,5, 1915 г.—7,5, 1920 г.—25, 1921 г.—50, 1923 г.—200.

Акции о-ва находятся в руках Shell'a и оно является филиалом последнего. О-во связано теснейшим образом с банками: „Banca Commerciale Italiana“ и „Società Italiana di Credito“. В состав правления о-ва „Nafta“ входят представитель первого банка князь Боромео и представитель второго банка Чезаре Гольдман. Представителем правления о-ва является Атилио Поццо. Емкость и местоположение заводных инсталляций (в тыс. тонн): Триест—7,5; Местре—48; Порто Корсини—5; Неаполь—32; Специя—20; Савонна—Вадол-Лигуре—35; Палермо—5,2; Аугуста—13. Организация о-ва—14 филиалов по всей стране; внутренние склады в 22 пунктах; агентства и магазины—в 100 пунктах. О-во имеет собственный железнодорожный парк, состоящий из 566 вагонов-цистерн, и собственный наливной флот в количестве двух судов с общим тоннажем в 2.500 тонн. Для завоза товара о-во пользуется флотом „Anglo-Saxon Petroleum Co“ в Лондоне (филиал Shell'a). Число контролируемых насосов—3.700, которые принадлежат о-ву.

Баланс о-ва за 1927 г. сведен в сумме 460.505,7 против 479.046 тыс. лир в балансе за 1926 г. На стороне актива понизилась „стоимость товаров“ с 104.864 до 87.805 тыс. лир, „дебиторы“ понизились с 139.077 до 100.137 тыс. лир. На стороне пассива „кредиторы“ понизились с 200.475 до 167.608 тыс. лир; а „амортизационный фонд“ повысился с 58.085 до 72.231 тыс. лир. Из балансов о-ва за последние 3 года видно, что „Nafta“ увеличило свое недвижимое имущество с 40.298 тыс. лир (на 1/1 1926 г.) до 49.250 тыс. лир (на 1/1 1928 г.). Движимое имущество о-ва за тот же период времени увеличилось с 85.969 до 121.206 тыс. лир. На счете прибылей и убытков фигурируют: „валовая прибыль“—20.225 против 47.834 тыс. лир и „чистый убыток“ 20.694 тыс. лир, тогда как в 1926 г. о-во получило прибыль 11.951 тыс. лир. За покрытие убытка 1925 г. в сумме 7.298,5 тыс. лир, прибыль о-ва за 1926 г. определена в размере 4.653 тыс. лир.

2. „Compania Generale Olii Minerali“

Акционерное о-во, основанное 26 января 1925 г. по итальянским законам, являющееся филиалом о-ва „Nafta“. В 1928 г. о-во увеличило свой капитал с 5 до 15 млн. лир. Первый баланс о-ва был заключен на 1/1 1929 г., так как за предыдущие годы вся деятельность о-ва состояла в постройке завода в Калата-Канумо. О-во возглавляется единым администратором — маркизом Джузеппе Бернардо. В последнее время создано правление, председателем которого состоит сенатор Гуго Брузати. О-во является филиалом Shell'a. В начале 1929 г. о-во закончило постройку и пустило в эксплуатацию мощные мазутные инсталляции, главным образом, для снабжения бункерным топливом судов, заходящих в генуэзский порт. Инсталляции о-ва находятся в районе Галиера (Генуя) и состоят из 8 больших резервуаров, общей емкостью около 40 тыс. тонн. Инсталляции снабжены новейшим оборудованием для разгрузки, перекачки и налива.

3. „Fabrica Italiana Lubrificanti ed Affini, Società Anonima“

Акционерное общество, основанное 7 августа 1904 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 5 млн. лир, полностью оплаченным в 1926 г. Председателем о-ва состоит Атиллио Поццо, который является и председателем правления о-ва „Nafta“. О-во тесно связано с Shell'ом.

Завозных инсталляций о-во не имеет. Располагает заводом для переработки и смешения масел, имея представительства и внутренние склады в 29 пунктах, обслуживающих всю Италию. О-во занимается оптово-розничной торговлей маслами.

Баланс о-ва за 1927 г. сведен в сумме 11 против 13,5 млн. лир по балансу за 1926 г. На стороне актива „стоимость товаров“ понизилась с 4.960 до 2.944 тыс. лир, „дебиторы“ уменьшились с 6.233 до 4.630 тыс. лир. На стороне пассива понизились „кредиторы“ с 5.074 до 2.860 тыс. лир. Прибыль за 1925 г. составила 420 тыс. а в 1926 г. 342 тыс. лир. В 1927 г. полученная о-вом прибыль не указана.

4. „Società Anonima Lubrificanti, Ernesto Reinach“

Акционерное о-во, основанное 5 мая 1905 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 14 млн. лир, полностью оплаченным только в 1925 г. Первоначально капитал равнялся 1,5 млн. лир, а затем увеличился: в 1920 г. до 3,5 млн. лир, в 1924 г. до 7 млн. лир. Председателем о-ва является Эрнесто Рейнах. О-во связано с Shell'ом через Чезаре Гольдмана, состоящего членом ревизионной комиссии. О-во „Эрнесто Рейнах“ имеет большой завод по переработке и по смешению масел в Милане и отделения в 24 пунктах, обслуживая всю страну и являясь крупной зарекомендованной фирмой. Занимается распространением всех сортов масел и, главным образом, автомобильного. Баланс о-ва на 1/1 1929 г. сведен в сумме 27.727 тыс. лир против 26.867 тыс. лир на 1/1 1928 г. На стороне актива „дебиторы“ повысились с 15.817 до 16.481 тыс. лир, „товары“ повысились с 3.083 до 3.341 тыс. лир, „недвижимое имущество“ осталось в той же сумме 2.546 тыс. лир. На стороне пассива „кредиторы“ повысились с 9.050 до 9.544 тыс. лир. Валовая прибыль о-ва за 1928 г. выразилась в сумме 4.744, против 5.315 тыс. лир в 1927 г.; чистая прибыль в 1928 г. составила 1.258 против 1.128 тыс. лир в 1927 г.

III. Группа Англо-Персидской Компании

„Società Anonima Italiana Benzina-Petrolium“

Акционерное о-во, основанное 12 января 1924 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 10 млн. ит. лир, полностью оплаченным. Акции принадлежат Англо-Персидской Компании и о-во является его филиалом. Опираясь в своей работе на „Banca Credito Italiano“ и „Italo-Britanica“, о-во пользуется инсталляциями Англо-Персидской Компании в Триесте общей емкостью в 24 тыс. тонн, арендует в Генуе инсталляцию в 7 тыс. тонн у „Società Importazione Olii“ и приступает к постройке собственных инсталляций в Местре. О-во обслуживает по преимуществу район трех Венеций. Парк ж.-д. цистерн состоит из 18 вагонов-цистерн, число собственных насосов составляет 100. В балансе о-ва за 1926 г. „стоимость товаров“ повысилась с 10.378 до 12.511 тыс. лир, „кредиторы“ возрасли с 9.348 до 14.707 тыс. лир, „дебиторы“ возрасли с 9.946 до 21.178 тыс. лир. Стоимость складов на 1/1 1927 г. определена в сумме 3.486 тыс. лир, прибыль за 1926 г. исчислена в сумме 282,7 против 164,8 тыс. лир в балансе за 1925 г.

IV. Прочие фирмы

1. Azienda Generale Italiana Petroli, сокр. „Agip“

Итальянское акционерное общество, основанное в мае 1926 г., с уставным капиталом в 140 млн. лир, из коих к 1928 г. было оплачено 128 млн. ит. лир. Данные о значении „Agip'a“ на итальянском рынке приводились в соответствующей главе. В состав правления о-ва, переизбранного 15/1 1929 г. (в результате протеста со стороны общественного мнения против сближения между Англо-Персидской Компанией и старым составом правления), входят следующие лица: президент—сенатор инж. Этторе Конти, вице-президенты—инж. Джелазо Кастани и доктор Пьеро Пирелли, дир.-распор.—инж. Витторио Лавиозо. Кроме того, в составе правления находятся 8 членов правления, которые связаны с правительственными учреждениями и общественными организациями Италии. В состав акционеров „Agip'a“ входят: министерство финансов—60% капитала, Национальный Институт Страхования—20% капитала и Национальная Касса Социального Страхования—20% капитала. „Agip“ имеет две подконтрольных организации: по торговле—„Spom“ и по переработке сырой нефти и по торговле маслами—„Romsa“. Помимо подконтрольных организаций, „Agip“ участвует в следующих предприятиях: о-во „Riot“, в Италии, по выработке трансформаторных масел и румынские о-ва „Prahova“, с правлением в Бухаресте, „Atlas Petrol“ и „Petrolul Bukaresti“.

Баланс о-ва на 1/1 1928 г. сведен в сумме 430.143 тыс. лир. На стороне актива имеются статьи: „инсталляции и заводы“—17.747 тыс. лир, „пароходы и вагоны-цистерны“—21.850 тыс. лир, „бенз. дистрибуторы“—21.754 тыс. лир, „контроль о-ва и дебиторы“—5.744 тыс. лир, „ценные бумаги“—78.826 тыс. лир. Забалансовые статьи следующие: „заем, полученный согласно закона от 13/VIII 26 г.“—194 млн. лир, „дебиторы по гарантиям“—62.500 тыс. лир. На стороне „пассива“ имеются статьи: „долги, относя-

щиеся к займу согласно закона от 13/VIII 26 г.—194 млн. лир, „гарантии за счет третьих лиц“—62.500 тыс. лир, „выпущенные облигации“—10.412 тыс. лир. Чистая прибыль за 1927 г. выведена в размере 7.033 тыс. лир.

2. „Societa Nazionale Olii Minerali“, сокр. „Snom“

Акционерное о-во, основанное 13 марта 1920 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 31,5 млн. лир, полностью оплаченных.

„Snom“ — чисто национальное общество, принадлежащее правительственной организации „Agip“. О-во имеет заводные инсталляции (в тыс. тонн): собственные в Местре—10, в Вадол-Лигуре—32, в Неаполе—в постройке; арендованные—в Венеции—2, в Арлетте—2, в Специи—6,75. О-во имеет 5 филиалов, 55 агентств, из них 2 в колониях, суб-агентства и магазины в 150 пунктах. Собственных внутренних складов у „Snom'a“ около 25, которые обслуживают всю страну и колонии. У о-ва имеется собственный железнодорожный парк, состоящий из 227 вагонов-цистерн, из которых 75 для темных и 152 для светлых продуктов. Кроме того, о-во имеет собственных 4 судна, общей емкостью около 20 тыс. тонн, и располагает 2.500 собственными насосами. О-во занимается оптово-розничной торговлей всеми нефтепродуктами (преимущественно советскими), кроме масел, и бункеровкой судов во всех крупных итальянских портах. Баланс о-ва на 31/III 1928 г. сведен в сумме 131.010 тыс. лир. На стороне актива „стоимость товаров“ определена в сумме 27.059 тыс. лир, „дебиторы“—62.619 тыс. лир, „стоимость недвижимого имущества“—9.381 тыс. лир и „стоимость посуды“—22.620 тыс. лир. На стороне пассива „кредиторы“ составляют 51.030 тыс. лир, и „прибыль предыдущего года“—48,4 тыс. лир. Прибыль на 1/III 1927 г. определена в сумме 68,3 тыс. лир. Валовая прибыль исчислена в размере 9.082 тыс. лир.

В марте 1929 г. произошло слияние о-ва „Snom“ с „Agip'ом“, после чего оно стало числиться коммерческой секцией последнего. Весь актив и пассив, а также все договорные обязательства „Snom'a“ перешли к „Agip'у“. Баланс „Snom'a“ на 1/I 1929 г. был сведен в сумме 169.347 тыс. лир. Чистая прибыль за 1928 г. была определена в размере 106.804 лир, а валовая прибыль составила 10.151 тыс. лир.

3. „Raffineria Olii Minerali Societa Anonima“, сокр. „Romsa“

Акционерное о-во, основанное в 1922 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 25 млн. ит. лир, оплаченных полностью в 1924 г. В 1922 г. уставный капитал составлял 5 млн. лир и к 1923 г. был доведен до 15 млн. лир, а в 1924 г. до 25 млн. лир. „Romsa“—чисто национальное о-во, принадлежащее правительственной организации „Agip“. О-во имеет заводные инсталляции в Фиуме—24 тыс. тонн, в Феджино—2 тыс. тонн. Кроме того о-во пользуется инсталляциями Snom'a в Вадол-Лигуре и обслуживает районы: север, Адриатическое побережье и центр Италии. У „Roms'ы“ имеется парк собственных цистерн, 84 вагона-цистерны, из коих 59 для темных и 25—для светлых продуктов. Romsa состоит акционером о-ва „Compania Italiano Navigazione Petroli“, которое имеет два парохода общей емкостью 8,5 тыс. тонн. „Romsa“ перерабатывает советскую сырую нефть в количестве около 35 тыс. тонн в год. Выработанные светлые продукты о-во передает для реализации „Snom'у“, само же торгует маслами оптом и в розницу на три страны и выполняет складские операции по торговле Нефтесиндиката в странах Центральной Европы.

Баланс о-ва за 1927-28 г. сведен в сумме 92.114 тыс. лир против 78.675 тыс. лир за 1926-27 г. На стороне актива имеются статьи: „продукты на заводах и складах“—15.527 тыс. лир, „клиенты итал. и загр.“—20.758 тыс. лир, „земли и постройки“—6.668 тыс. лир, „машины, матер. и инстр.“—10.440 тыс. лир. На стороне пассива имеются статьи: „кредиторы“—7.735 тыс. лир, „счет таможи“—7.672 тыс. лир, „ссуды“—7.173 тыс. лир, „векселя к оплате“—6.062 тыс. лир, „банки“—11.555 тыс. лир, „гарантии“—7.000 тыс. лир, „счета третьих лиц по гарантиям“—5.000 тыс. лир, „банковские гарантии“—4.650 тыс. лир. Чистая прибыль за 1927-28 г. г. выведена в размере 2.271 тыс. лир. против 2.158 тыс. лир в 1926-27 г. г. На счете „прибылей и убытков“ выведена „валовая прибыль“—8.872 тыс. лир, „расходы и убытки“ выведены в сумме 6.601 тыс. лир.

4. „Società Anonima Italiana Importazione Olii“.

Акционерное о-во, основанное 20 июля 1909 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 1,5 млн. ит. лир, оплаченных полностью в 1913 г. О-во принадлежит к группе англо-франко-румынского капитала. Председатель о-ва—крупнейший румынский деятель, состоящий во главе Союза нефтепромышленников и Румынии. Через члена правления Морис о-во связано с румынским о-вом „Colombia“ и группой „Omniум“. По остальному составу правления видна прямая связь с французским о-вом „André Fils“ (связанным с Standard'ом). О-во имеет завозные инсталляции (в тыс. тонн): в Генуе—7, Неаполе—5, Венеции—3, Чивиттавеккиа—1 мазутный резервуар. Главные порты по бункеровке, северные и центральные промышленные районы Италии. О-во имеет собственный парк цистерн в количестве 111 вагонов. Деятельность о-ва заключается в торговле мазутом румынского происхождения для бункеровки судов и для снабжения фабрик и заводов. Баланс о-ва за 1926 г. сведен в сумме 13.231 тыс. лир против 12.476 тыс. лир в балансе за 1925 г. На стороне актива „стоимость недвижимого и движимого имущества“ возрасла с 1.063 до 2.187 тыс. лир за счет постройки инсталляции в Неаполе, „стоимость товаров“ повысилась с 49 до 437 тыс. лир, „дебиторы“ понизились с 7.250 до 7.198 тыс. лир. Капитал о-ва в 1926 г. был увеличен до 3 млн. лир. На стороне пассива „амортизационный фонд“ понизился с 1.189 до 1.434 тыс. лир, „кредиторы“ понизились с 8.383 до 6.662 тыс. лир. Прибыль за 1926 г. определена в размере 1.831 тыс. лир против убытка в 1925 г. в сумме 750 тыс. лир.

5. „Unione Importatori Lubrificanti“ Società Anonima Italiana

Акционерное о-во, основанное 23 октября 1923 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 6 млн. ит. лир, оплаченным полностью. О-во имеет преимущественно французский капитал и теснейшую связь с „Società Anonima Italiana Importazione Olii“ в лице Фредерика Гуда и Роберта Чайлда, а через него и с французским о-вом „André Fils“ (связанным с Standard'ом). Емкость завозных инсталляций о-ва в Понте-Палеокапа равняется 17 тыс. тонн. О-во имеет 46 вагонов-цистерн, обслуживает преимущественно северный и центральный районы Италии, занимаясь оптово-розничной торговлей маслами. Баланс о-ва за 1926 г. сведен в сумме 31.388 тыс. лир против 50.134 тыс. лир в балансе за 1925 г. На стороне актива фигурируют следующие статьи: „стоимость складов“—3.800 тыс. лир (в 1925 г.—2.729 тыс. лир), „постройка новых складов и покупка участков“—890 тыс. лир (в 1925 г.—

840 тыс. лир), „векселя в портфеле и к учету“—1.575 тыс. лир (в 1925 г.—7.458 тыс. лир), „стоимость товаров на складах“—7.012 тыс. лир (в 1925 г.—3.148 тыс. лир). На стороне пассива „амортизационный фонд“ возрос с 473,5 до 860,7 тыс. лир, „векселя к оплате и учетные“ понизились с 33.046 до 19.836 тыс. лир. Чистая прибыль за 1926 г. определена в размере 383,6 тыс. лир против 564,6 тыс. лир за 1925 г.

6. „Texas Co—Società Italiana“

Акционерное о-во, основанное 4 апреля 1920 г. по итальянским законам, с уставным капиталом в 3 млн. лир, оплаченным полностью в 1925 г. Уставный капитал о-ва в 1920 г. составлял 250 тыс. лир, а в 1921 г. 1 млн. лир. О-во имеет американский капитал, являясь филиалом американского о-ва „Тексас“. Завозных инсталляций о-во не имеет, обладая складочными помещениями в разных пунктах страны для товаров в таре. О-во занимается оптово-розничной торговлей маслами, получая товар в бочках из Америки.

7. Итало-Арабское о-во

О-во возникло в середине 1926 г. с акционерным капиталом в 3 млн. лир, разделенным на 6.000 акций по 500 лир каждая. Правление о-ва находится в Риме, коммерческая дирекция—в Ходейде (Иемен). Капитал о-ва полностью оплачен. В состав о-ва входят: „Romsa“ и „Banca Coloniale di Credito“, между которыми акции распределены поровну. Цель создания о-ва—торговля нефтепродуктами в Аравии. В 1927 г. о-во потерпело большие убытки, что объясняется револаризацией лиры, а также неудачной конъюнктурой на рынке в Аравии. Это заставило о-во заняться импортом в Италию из колоний кофе и кож. В 1928 г. убытки о-ва сократились. О-во арендует через „Romsa“ морской склад в порту Массавы (итальянская колония в Эритрее) емкостью 1.000 тонн для керосина и бензина. Баланс о-ва на 1/1 1928 г. сведен в сумме 4.658 тыс. лир. На стороне актива „стоимость товаров“ определена в 2.392 тыс. лир, „дебиторы“—409 тыс. лир. Убыток о-ва за 1927 г. определен в сумме 1.050 тыс. лир.

Помимо описанных фирм, которыми исчерпывается список импортирующих организаций, имеется еще целый ряд о-в, как национального, так и иностранного характера, занимающихся оптово-розничной торговлей в стране, из которых укажем на „Federico Matter“—старинное и довольно крупное национальное предприятие, ведущее торговлю маслами, имеющее большой завод по переработке и смешиванию масел в Местре. О-во „Atlantic Refining Co of Italy“—филиал о-ва того же имени в Филадельфии, с капиталом 100 тыс. долл. торгует американскими маслами, которые завозит в тару о-во „Raffineria Italiana per Olii Transformatori (сокр. Riot)“ с капиталом в 2 млн. ит. лир. В этом о-ве заинтересован Spom. Перерабатывает на белые масла в Вадо-Лигуре покупаемую у Нефтесиндиката тяжелую солярку.

Имеется также ряд более мелких фирм, торгующих маслами.

БУНКЕРНЫЕ ИНСТАЛЛЯЦИИ ЗЕМНОГО ШАРА

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тоннах или баррелях	Налив в течение часа в англ. тонн.
Абадан	* Anglo-Persian ¹⁾	5.000 а. т.	200
Аделаида (Австралия)	* Asiatic Petroleum (British Imperial Oil Co)	1.500 а. т. 3 резерв.	—
Аден (Кр. море)	* Anglo-Persian	—	400
Александрия	Asiatic Petroleum	21.000 а. т.	100
Алжир	* Anglo-Persian	—	250
Амстердам	* Asiatic Petroleum	25.600 а. т.	150
	* Standard Oil (Anglo-American)	65.000 барр.	—
Антверпен	* Standard Oil (Anglo-American)	100.000 барр.	—
	*** Asiatic Petroleum ¹⁾	4 резерв.	200
	* Anglo-Persian	—	225
Аомори (Япония)	* Asiatic Petroleum	60.000 барр.	—
Астория (Соед. Штаты)	Standard Oil (of Calif.)	5.000 а. т.	50
Азорские о-ва (Понта Дельгада)	Union Oil Co of Calif.	1.500 а. т.	45
Бальбоа (Панама) ¹⁾	Standard Oil	25.000 а. т.	350
	* Standard Oil (West Indies Oil Co)	7.000 а. т.	—
	Asiatic Petroleum	110.000 барр. 2 резерв.	3.000 барр.
	* Union Oil Co of Calif.	33.600 а. т.	300
Балик-Папан (Борнео)	** Asiatic Petroleum ¹⁾	50.000 а. т. 15 резерв.	900
Балтимора (Соед. Штаты)	* Standard Oil (of N. Jersey)	40.000 а. т.	900
	Anglo-Mexican Petr.	—	—
	Asiatic Petroleum	в постр олке	60
Банкок (Сиам)	** Asiatic Petroleum	4 резерв.	—
Барселона ²⁾	Asiatic Petroleum	7 резерв.	—
Барроу (Англия)	Anglo-American	—	—
Бартон (Англия)	** Asiatic Petroleum	4 резерв.	450
	** Anglo-Mexican Petr.	—	250

Условные обозначения рода топлива (перед названием фирмы): *—мазут, **—мазут и диз. топливо, ***—мазут, диз. топливо и газ-ойль, ****—диз. топливо и газойль, *****—газ-ойль.

¹⁾ Имеются указания на ряд других инсталляций правительства и морского ведомства в Бальбоа.

²⁾ В списке инсталляций Asiatic Petroleum не имеется. Очевидно, инсталляции перешли к испанской монополии.

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Батавия (Ява)	** Asiatic Petroleum . . .	30.000 барр.	95
Батон Руж (Соед. Штаты)	* Standard Oil (of Loui- siana)	50.000 а. т.	750
Байон (Соед. Штаты)	* Standard Oil	90.000 а. т.	1.100
Байтаун (Соед. Штаты)	* Standard Oil (Humble Oil and Ref. Co)	100.000 барр.	—
Бомонт (Соед. Штаты)	* Standard Oil	—	—
Бельфастр (Англия)	* Standard Oil (Anglo- American)	—	—
	* Anglo-Mexican Petr. . . .	8.000 а. т.	—
Берген (Сканди- навия)	Standard Oil	—	—
	*** Asiatic Petroleum . . .	2 резерв.	75
	* Anglo-Persian	—	—
Бермуды (о-ва близ Соед. Штат.)	West-Indies Oil Co	8.000 а. т.	—
Бильбао (Испания)	** Asiatic Petroleum ¹⁾ . . .	6 резерв.	400
Биркенхед (Англия)	* Anglo-American	—	—
Бизерта (Сев. Афр.)	Standard Oil (Società Ita- lo-Americana)	35.000 а. т.	—
Будебей (о. Серам, Малайск. архип.)	* Asiatic Petroleum	—	—
Бомбей	* Anglo-Persian	—	250
	* Asiatic Petroleum	26.000 барр.	145
Бостон (Соед. Штаты)	Standard Oil (of N.-York) .	—	—
Бриксхэм (Англия)	* Standard Oil (Anglo- American)	—	—
Буэнос-Айрес	* Standard Oil (West-In- dies Oil Co)	66.000 барр.	—
	Asiatic Petroleum	46.000 а. т.	200
	Anglo-Mexican Petr.	46.000 а. т.	120
Вадо (Италия)	* Asiatic Petroleum	4 резерв.	250
Вальпарайзо (Чили)	International Oil Co	2.350 а. т.	—
	Asiatic Petroleum	15.000 а. т.	150
	* Union Oil Co of Calif. . . .	20.000 а. т.	150
	Anglo-Mexican	15.000 а. т.	180
Ванкувер (Канада)	* Standard Oil (Imperial Oil Co)	10.200 а. т.	200
	* Union Oil Co of Calif. . . .	41.000 а. т.	150
	Asiatic Petroleum	1 резерв.	2.000 барр.

¹⁾ Повидимому, перешли к испанской монополии.

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Венеция	Standard Oil (Anglo-American)	—	—
	**** Asiatic Petroleum	3 резерв.	200
Вера-Круц (Мексика)	Asiatic Petroleum	10.000 а. т.	200
Виктория (Канада)	* Imperial Oil Co	750 а. т.	110
	* Union Oil Co of Calif. . . .	—	—
Веллингтон (Н.-Зеландия)	* Asiatic Petroleum	—	—
Генуя	Standard Oil (Società Italo-Americana)	9.000 а. т.	—
	Asiatic Petroleum	2.300 а. т.	1*0
Гибралтар	* Asiatic Petroleum	10.000 а. т.	150
Гласго (Англия)	* Standard Oil (Anglo-American)	—	—
	* Asiatic Petroleum	18.000 а. т.	500
	Anglo-Mexican Petr. . . .	8.000 а. т.	200
	Anglo-Persian	—	—
Готтенбург (Скандинавия)	**** Asiatic Petroleum	2 резерв.	180
Гренджмаус (Англ.)	* Anglo-Persian	—	300
Грантон (Англия)	*** Asiatic Petroleum	1 резерв.	—
Галифакс (Канада)	* Standard Oil (Imperial Oil Co)	25.000 а. т.	450
Гамбург	* Standard Oil (Deutsch-American. Petr. Ges.)	10.000 а. т.	—
	** Asiatic Petroleum	30.400 а. т.	180
	** Anglo-Persian	—	—
Гамильтон (Канада)	Imperial Oil Co	7.500 а. т.	150
Гаванна (Куба)	West-Indies Oil Co	8.000 а. т.	—
	Anglo-Mexican Petr. . . .	20.000 а. т.	175
	Asiatic Petroleum	20.000 а. т.	250
Гавр (Франция)	* Anglo-Persian	—	300
	Asiatic Petroleum	10.000 а. т.	—
Гельсингфорс	Standard Oil (Anglo-American)	—	—
Гонконг	Standard Oil (of N.-York)	28.000 а. т.	—
	* Asiatic Petroleum	31.100 а. т.	600
Гонолулу (Гавайи)	* Standard Oil (of Calif.)	122.000 барр.	—
	* Asiatic Petroleum	—	—
	* Union Oil Co (of Calif.)	21.800 а. т.	110
Гуль (Англия)	* Standard Oil (Anglo-American)	—	—
	** Asiatic Petroleum	33.960 а. т.	200
	** Anglo-Persian	—	185
	** Anglo-Mexican Petr. . . .	33.960 а. т.	180

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Дзю-Дзян (Китай)	* Asiatic Petroleum	500 а. т.	—
Донж (Франция)	** Anglo-Persian	—	300
Дувр (Англия)	Asiatic Petroleum	—	—
	Anglo-Mexican Petr. . . .	12.000 а. т.	160
Дублин (Англия)	Anglo-American	—	—
	* Anglo-Persian	—	230
Дюнкирхен (Фран- ция)	* Anglo-Persian	—	300
Дурбан (Южн. Африка)	* Anglo-Persian	—	400
Джарроу (Англия)	Asiatic Petroleum	—	—
	** Asiatic Petroleum	21.020 а. т.	250
	* Anglo-Persian	20.000 а. т.	325
	** Anglo-Mexican Petr. . . .	29.000 а. т.	250
Дзюно (Аляска)	Standard Oil	—	—
Иокогама	Standard Oil (of N.-York)	—	—
	* Asiatic Petroleum	—	250
Ичан (Китай)	** Asiatic Petroleum	3.500 а. т.	75
Ило-Ило (Филип- пины)	* Asiatic Petroleum	—	—
Икике (Чили)	Union Oil Co of Calif. . . .	10.400 а. т.	100
	Anglo-Mexican Petr. . . .	13.000 а. т.	200
	Asiatic Petroleum	2 резерв.	200
тодзюки (Япония)	Standard Oil (of N.-York)	6.000 а. т.	—
Калькутта	Standard Oil	—	—
	** Asiatic Petroleum	7 резерв.	120
	** Anglo-Persian	—	100
Кальяо (Перу)	Standard Oil	—	—
Кампана (Италия)	* Standard Oil	—	—
Кантон	** Asiatic Petroleum	4 резерв.	300
Капштадт (Южная Африка)	Standard Oil	—	—
	* Asiatic Petroleum	—	250
	* Anglo-Persian	—	100
Карачи (Индия)	Standard Oil	—	—
	* Anglo-Persian	—	110
	* Asiatic Petroleum	6.100 а. т.	75
Квебек (Канада)	Standard Oil	10.000 а. т.	180
	Asiatic Petroleum	—	—
Кецикан (Аляска)	Standard Oil (of Calif.)	5.500 а. т.	—
Кобэ (Япония)	* Asiatic Petroleum	—	—
Кохин (Индия)	* Anglo-Persian	—	—
Коломбо (Шейлон)	Standard Oil	—	—
	* Anglo-Persian	—	300
	* Asiatic Petroleum	18.000 а. т.	300
Колон (Панама)	Asiatic Petroleum	4 резерв.	—
Константинополь	Standard Oil (of N.-York)	15.700 а. т.	257
	Standard Oil (of N.-York)	15.000 а. т.	—

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Констанца (Ру- мыния)	* Asiatic Petroleum . . .	—	—
Копенгаген	Standard Oil (Romana- Americana)	—	—
	* Anglo-Persian	—	400
Кристоваль (Па- нама ¹⁾)	** Asiatic Petroleum . . .	2 резерв.	120
	Standard Oil (West-Indies Oil Co)	8.000 а. т.	—
	Union Oil Co of Calif. . .	—	—
Курасао (Голл. Вест-Индия)	Standard Oil (West-Indies Oil Co)	8.000 а. т.	—
	** Asiatic Petroleum . . .	175.000 барр.	300
Ла-Гвейра (Вене- цуэла)	Asiatic Petroleum	2 резерв.	100
Лас-Пальмас (Ка- нарские о-ва)	** Asiatic Petroleum . . .	25.000 а. т.	370
Ливорно (Италия)	**** Asiatic Petroleum . .	4.000 а. т.	150
Лейт (Англия)	* Anglo-Persian	—	250
Левис (Канада)	Imperial Oil Co	1.000 а. т.	180
Лиссабон	** Asiatic Petroleum . . .	19.000 а. т.	250
Ливерпуль	* Standard Oil (Anglo- American)	—	—
	** Asiatic Petroleum . . .	32.500 а. т.	250
	** Anglo-Mexican	32.500 а. т.	250
	* Anglo-Persian	—	250
	* Standard Oil (Anglo- American)	—	250
	* Anglo-Persian	—	185
Шелл-Хевен и/ Темс-Хевен (Англ.)	** Asiatic Petroleum . . .	75.000 а. т.	650
	** Anglo-Mexican Petr. . .	—	—
Макасар (Целебес)	* Asiatic Petroleum	3.575 а. т.	75
	* Asiatic Petroleum	28.000 барр.	100
Мадрас (Индия)	* Anglo-Persian	—	85
	* Asiatic Petroleum	—	—
Мальме (Сканди- навия)	Standard Oil	—	—
	Asiatic Petroleum	16.000 а. т.	250
	* Anglo-Persian	—	110
Манчестер	* Standard Oil (Anglo- American)	12.000 а. т.	—
	* Asiatic Petroleum	5.000 а. т.	150
Манилла (Филип- пины)			

1) В Petroleum Register упоминается еще ряд других инсталляций, в том числе и правительственных.

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Марсель	Standard Oil (Anglo-Ame- rican)	—	—
	** Asiatic Petroleum	28.000 а. т.	200
Матанзас (Куба)	* Anglo-Persian	—	250
	Standard Oil	—	—
Мехильонес (Чили)	Union Oil Co of Calif.	5.600 а. т.	100
Мельбурн (Ав- стралия)	* Anglo-Persian	—	400
	* Asiatic Petroleum (Bri- tish Imperial Oil Co)	9.900 а. т.	200
Мири (Борнео)	* Asiatic Petroleum	34.500 а. т.	190
Момбаса (Вост. поб. Африки)	* Asiatic Petroleum	2 резерв.	150
Монтевидео (Уруг- вай)	* Anglo-Persian	—	100
	Standard Oil (West Indies Oil Co)	180.000 барр.	—
Монополи (Италия)	Asiatic Petroleum	13.500 а. т.	200
	Anglo-Mexican	14.000 а. т.	100
Монреаль (Канада) с вост. стор.	Standard Oil	—	—
	* Standard Oil (Imperial Oil Co)	24.000 а. т.	450
со стор. Сент- Поль	* Standard Oil	12.000 а. т.	150
	Anglo-Mexican	12.000 а. т.	200
Нагасаки (Япония)	Asiatic Petroleum	30.000 барр.	—
	Standard Oil Co (of N.- York)	8.000 а. т.	—
Неаполь	* Asiatic Petroleum	—	50
Нью-Витас (Куба)	**** Asiatic Petroleum	—	—
	West-Indies Oil Co	8.000 а. т.	—
Нью-Орлеан	* Standard Oil Co (of Louisiana)	—	—
	** Asiatic Petroleum	4 резерв.	400
Нью-Йорк	* Standard Oil (of N.- Jersey)	13.000 а. т.	160
	Anglo-Mexican Petr.	43.000 а. т.	200
Нью-Кестль (Ан- глия)	** Asiatic Petroleum	—	240
	** Standard Oil (Anglo- American)	—	200
Норденгейм (Гер- мания)	* Standard Oil (Deutsch- American. Petr. Ges.)	—	—
Норфольк (Соед. Штаты)	* Standard Oil (of N.- Jersey)	29.500 а. т.	300
	Олеум (Соед. Штаты)	* Union Oil Co of Calif.	48.000 а. т.	500
Оран (Сев. Афр.)	* Anglo-Persian	—	250
Осло (Норвегия)	Standard Oil	—	—
	* Anglo-Persian	—	250
	*** Asiatic Petroleum	—	—



Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Палембанг (Су- матра)	* Asiatic Petroleum . . .	50.000 барр.	25
Палермо	***** Asiatic Petroleum .	1 резерв.	100
Панкалан-Берандан (Суматра)	** Asiatic Petroleum . . .	7.685 а. т.	30
Пенанг (Малакка)	* Asiatic Petroleum . . .	4.380 а. т.	90
Пайта (Перу)	Standard Oil	—	—
Перим (Кр. море)	* Asiatic Petroleum . . .	3 резерв.	—
Пернамбуко (Бра- зилия)	* Asiatic Petroleum . . .	16.000 а. т.	200
Пирей (Греция)	Standard Oil (of N.-York) .	7.000 а. т.	—
	** Asiatic Petroleum . . .	—	—
Поинт-Уэлс (Соед. Штаты)	** Standard Oil (of Calif.) .	46.000 а. т.	300
Понсе (Порто-Рико)	Standard Oil	—	—
Порт-Саид (Египет)	Standard Oil (of N.-York)	8.000 а. т.	—
	* Anglo-Persian	—	400
	Asiatic Petroleum	17.200 а. т.	300
	Union Oil Co of Calif. . . .	33.000 а. т.	850
Порт Сан-Луи (Соед. Штаты)			
Порт Судан (Кр. море)	* Asiatic Petroleum . . .	10.500 а. т.	200
Портичи (Италия)	Standard Oil	—	—
Портсхед (Англия)	** Asiatic Petroleum . . .	2 резерв.	30
Портланд (Соед. Штаты, Орегон)	* Standard Oil (of Calif.) .	8.000 а. т.	200
	Asiatic Petroleum	2 резерв.	500
	Union Oil Co of Calif. . . .	22.100 а. т.	200
Принц Руперт (Ка- нада)	Standard Oil (Imperial Oil Co)	15.000 а. т.	150
Пуэрто-Мексико (Мексика)	Asiatic Petroleum . . .	50.000 барр.	—
Пуло Буком (Бор- нео)	** Asiatic Petroleum . . .	22.800 а. т.	250
Пуло Самбу (Бор- нео)	** Asiatic Petroleum . . .	16.750 а. т.	250
Рангун (Индия)	Anglo-Persian	—	100
Ричмонд (Соед. Штаты)	* Standard Oil (of Calif.) .	22.500 а. т.	1.200
Рио-де-Жанейро (Бразилия)	Standard Oil (of Brasil) .	15.000 а. т.	200
	* Asiatic Petroleum . . .	34.000 а. т.	200
Роттердам (Гол- ландия)	Standard Oil	80.000 барр.	—
	** Asiatic Petroleum . . .	24.170 а. т.	250
Руан	** Asiatic Petroleum . . .	4 резерв.	55
Сабанг (близ Су- матры)	* Asiatic Petroleum . . .	13.200 а. т.	—

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Сабин (Соед. Шта- ты)	Standard Oil	—	—
Сайгон (Индо-Ки- тай)	* Asiatic Petroleum . . .	1 резерв.	40
Сент-Джон (Канада)	* Imperial Oil Co	—	—
Сент-Назер (Фран- ция)	Asiatic Petroleum	11.000 а. т.	—
Сент-Томас (Вост. Индия)	Standard Oil (West-India Oil Co)	16.000 а. т.	250
Сент-Винсент (Ан- тильские о-ва)	* Standard Oil	16.000 а. т.	100
Сайтодзаки (Япо- ния)	Asiatic Petroleum	2 резерв.	150
Салина Круц (Мек- сика)	Asiatic Petroleum	10.000 а. т.	100
Сан-Диего (Соед. Штаты)	* Standard Oil (of Calif.) .	6.000 а. т.	75
Сан-Франциско	* Union Oil Co of Calif. .	11.300 а. т.	75
	* Standard Oil (of Calif.) .	32.000 а. т.	1.850
	* Union Oil Co of Calif. .	7.000 а. т.	125
	** Asiatic Petr. (Shell Co of Calif.)	13 резерв.	700
Сан-Жуан (Порто- Рико)	West-India Oil Co	8.000 а. т.	—
Сан-Педро (Соед. Штаты)	Asiatic Petroleum	—	—
	* Standard Oil (of Calif.) .	36.000 а. т.	1.100
	* Union Oil Co of Calif. .	41.500 а. т.	300
Сантос (Бразилия)	** Asiatic Petr. (Shell Co of Calif.)	2 резерв.	300
	Caloric Oil Co	55.000 барр.	—
	Asiatic Petroleum	8.000 а. т.	150
	Anglo-Mexican Petr.	8.000 а. т.	100
	* Imperial Oil Co	44.000 а. т.	300
Сарния (Канада)	Standard Oil Co	—	—
Савона (Италия)	* Standard Oil (of Calif.) .	13.600 а. т.	—
Сизл (Соед. Штаты)	* Asiatic Petr. (Shell Co of Calif.)	110.000 барр.	360
Себу (Филиппины)	* Union Oil Co of Calif. .	15.500 а. т.	175
	* Asiatic Petroleum	3 резерв.	150
Сиенфуэгос (Куба) Сингапур	West-India Oil Co	8.000 а. т.	—
	Standard Oil (of N.-York) .	7.500 а. т.	—
	** Asiatic Petroleum	50.000 барр.	—
	* Asiatic Petroleum	7.500 а. т.	140
Сурабайя (Ява)	Standard Oil (Anglo- American)	—	—
Саусхемптон (Ан- глия)	** Asiatic Petroleum	—	250
	* Anglo-Persian	—	250
	** Asiatic Petroleum	—	250
	** Anglo-Mexican Petr. . .	—	250



Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Стэнлоу (Англия)	* Asiatic Petroleum . . .	—	—
Стокгольм	** Anglo-Mexican Petr. . .	—	—
	Standard Oil	—	—
Суэц	*** Asiatic Petroleum . . .	2 резерв.	120
	** Asiatic Petroleum . . .	43.000 а. т.	250
Сендерленд (Ан- глия)	* Anglo-Persian	—	60
Свольваер (Сканди- навия)	**** Asiatic Petroleum . . .	1 резерв.	60
Сванси (Англия)	* Anglo-Persian	—	350
Сидней (Австралия)	* Anglo-Persian	65.000 барр.	400
	* Asiatic Petr. (British Im- perial Oil Co)	120.000 барр.	200
Такома (Соед. Штаты)	Standard Oil Co of Calif. . .	5.000 а. т.	70
Талара (Перу)	* Standard Oil (Interna- tional Oil Co)	1.500 а. т.	—
Тальталь (Чили)	Standard Oil	—	—
Тампико (Мексика)	Union Oil Co of Calif.	11.000 а. т.	125
	Huasteca Petr. Co	15.000 а. т.	—
	** Asiatic Petroleum (La Corona)	165.000 барр.	890
Таракан (остр. бл. Борнео)	Asiatic Petroleum	127.000 а. т.	250
Тексас-Сити (Соед. Штаты)	Humble Oil and Ref. Co . . .	100.000 барр.	—
Токопилла (Чили)	Standard Oil	—	—
	Asiatic Petroleum	—	—
	Union Oil Co of Calif.	15.400 а. т.	75
Торонто (Канада)	Imperial Oil Co	7.500 а. т.	150
	Asiatic Petroleum	2 резерв.	100
Триест	* Anglo-Persian	—	100
	** Asiatic Petroleum	—	—
Тринидад	Asiatic Petroleum	—	—
Тукспан (Мексика)	Imperial Oil Co	1.500 а. т.	150
Форт-Вильям (Ка- нада)	* Anglo-Persian	—	100
Фредерия (Дания)	* Anglo-Persian	55.000 барр.	400
	* Asiatic Petroleum	8.060 а. т.	400
Фремантл (Австра- лия)	Standard Oil Co	—	—
Филадельфия (Соед. Штаты)			
Ханькоу	* Asiatic Petroleum	4.000 а. т.	80
Хаустон (Соед. Штаты)	Standard Oil	—	—
	Standard Oil	—	—

Наименование порта	О-во - владелец инсталляции	Емкость в англ. тон- нах или бар- релях	Налив в те- чение часа в англ. тонн.
Чарльстон (Соед. Штаты) Шанхай	* Standard Oil (of N.- Jersey)	29.500 а. т.	450
	Standard Oil (of N.-York)	28.000 а. т.	—
	* Asiatic Petroleum	20.250 а. т.	200
Эбердин (Англия)	Asiatic Petroleum	—	—
Эбердин (Соед. Штаты)	Anglo-Mexican Petr.	—	—
	Standard Oil (of Calif.)	35.000 барр.	—
Эвонмаус (Англия)	* Standard Oil (Anglo- American)	—	—
	* Anglo-Persian	—	280
	** Asiatic Petroleum	—	200
	** Anglo-Mexican	20.000 а. т.	200
Эурика (Соед. Штаты)	Union Oil Co of Calif.	4.000 а. т.	70
	Standard Oil Co (of Ca- lifornia)	5.000 а. т.	—



Х м