ՏԵՂԵԿՈՒԹԻՒՆՆԵՐ

ՆԱՒԹԱՑԻՆ ԳՈՐԾԻ ՄԱՍԻՆ

Մեր երկրի մի այնքան խոշոր արդիւնաբերութեան մասին, որպիսին է Բաքւի աշխարհահռչակ նաւթի արդիւնաբերութիւնը, թարգմանելով (տեղ տեղ կրճատելով) Revue des deux Mondes հանրածանօթ ֆրանսիական ամսագրից պ. Գալուստ Կիւլպէնկեանի այս յօդուածը որ մեզ ուղարկուած էր հեղինակից, մենք արդէն երկու տեղ աւելի ունեցանք նկատողութիւններ անել յօդուածագրի հակումների մասին՝ չափազանցնել Բաքւի նաւթի նշանակութիւնը ի վնաս ամերիկականի։ Նոյն նկատողութիւնը մենք կարող ենք կրկնել նաև յօդուածի վերջին տողերի նկատմամբ։ Աչխարհքս անշուշտ չի վոխուիլ եթէ Բաքւի նաւթը կարողանայ ոչ միայն մրցել այլ և յաղթանակը տանել ամերիկականի վերայ, և մասնաւորապէս մենք, աւելի քան ֆրանսիացիները, օգուտ կ'ունենանք Բաքւի բարգաւաճումով, բայց և այնպէս այն յարգանքը, որ մենք տածում ենք դէպի փաստերը— ստիպում են մեզ ասել, որ մենք համերաշխ չենք պ. Կիւլպենկեանի հետ վերաբերեալ այն եզրակացութիւններին, որ նա անում է Բաքւի նաւթի մօտագալ ապագայի մասին։ Դեռ ևս այս բոպէին Հիւսիսային Ամերիկայի Միացեալ Նահանգները արտադրում են զգալի չափով աւելի հում նաւթ քան Բաքուն. հաւասար քանակութեամբ հում նաւթից նոքա ստանում են երկու անդամից աւելի կերոսին, քան Բաքումն են ստանում. նոքա ունեն վերին աստիճանի կատարելագործուած նաւթ պահելու ամբարներ, ունին նաւթագքներ մինչ ովկիանոսի ափերը, որ շատ էժան է նստեցնում կերոսինի փոխադրութիւնը մինչև նաւահանգիստները, մինչդեռ նոքանը կատարւում է մեզանում մեծ մասամբ երկաթուղով, որը չափազանց թանկ տարիֆով է բանում. նոքա կազմակերպած ունին նաւթի առուտուրը այնպէս, ինչպէս բաքուեցիք դեռ երկար ժամանակ դլուխ բերել չեն կարող. վերջապէս նոքա աւելի մօտ են Լոնդոնին, որը բեգուլատոր է հանդիսանում կերոսինի գների, և այլն և այլն. վերջապէս այժմ դեռ ամերիկական կերոսինը աւելի մաքուր է և լաւն է համարւում, և նրան մինչ տասը տոկոս աւելի բարձր դին են տալիս քան

Բաքւի նաւթին։ Այս բոլորի դիմաց Բաքուն ունի միայն այս առաւելութիւնը, որ նորա հորերը դեռ ևս այնքան խորը չեն գնացել, ինչպէս Ամերիկայում. բայց ախար չէ թէ Ամերիկայի հորերի հէնց այժմեայ դրութեան մէջ ամերիկացիք աւելի ուժեղ են քան բաքուեցիք։

Բայց և այնպէս մենք գովում ենք պ. Կիւլկենկեանին նորա խղճմտաւոր աշխատանքի համար, որը շատ ամփոփ և բաղմակողմանի պատկեր է ներկայացնում մեր երկրի նաւթի արդիւնաբերութեան գործի մասին։ Բայց որովհետև լօղուածը հիմնուած է այն տեղեկութիւնների վերայ, որ հեղինակը հաւաքել է միայն մինչ 1888 թուականը, մեր ընթերցողներին ընթացիկս պահելու համար գործի ներկայ դրութեան հետ, աւելորդ չենք համարում վերեղել այստեղ նաւթի գործին վերաբերեալ հետեւեալ նորագոյն տեղեկութիւնները, որ քաղուած են նաւթագործարանատէրերի ժողովների (съѣздъ нефтепромышленниковъ) զեկուցումներից, „Каспій“ լրագրից, „Petroleum Reporter“-ից, „Вѣстникъ Финансовъ“ շաբաթաթերթից „Новое Обозрѣніе“ լրագրից և այլն։

Կերոսինի առաջին գործարանը հիմնուեց Բաքուում 1859 թ.։

1880—1885 թ. հնգամեայ շրջանում Բաքւի նաւթի արդիւնաբերութիւնն էր 324 միլիոն պուդ, իսկ 1886—1890 թուականների հնգամեայ շրջանում նաւթ ստացուեց 880 միլիոն պուդ, ներկայ 1891 թուականի առաջին ութ ամիսներում նաւթ ստացուել է 190 միլիոն պուդ։

Այդքան արդիւնաբերութիւնը չհանդուրժելու համար Բաքուում չինուած են 150 գործարան (զաւոդ), որոնց անցեալ 1890 թուականի ամենամեծ արտադրութիւնն էր 80 միլիոն պուդ։

Դոցա համար չինուած բեղերուարները կարող էին տանել 118 միլիոն պուդից աւելի։

Հորեր փորելու համար մսխուել է 1888 թ. 850,000 բուբլի, 1889-ին՝ 1,105,000 բ., 1890-ին 2,517,000 բ., իսկ ներկայ 1891 թ. առաջին ութ ամիսներում 2,060,450 բ.։ Միայն այդ երեք տարում և 8 ամսում փորած հորերի խորութիւնը միասին առած՝ կազմում է 40,046 սաժէն (ասել է թէ 80 վերստ կամ մօտ 85 կիլոմետր)։

Անցեալ 1890 թ. Բաքւից արտահանուել է 179,9 միլիոն պուդ կերոսին։

Գները։ 1890 թ.-ին կերոսինի պուդը տեղում արժէր 20 կոպէկ, նաւթի գինը 6—7 կոպէկ. այժմ կերոսինը պուդը արժէ 8—6 կոպէկ, նաւթինը $1^1/_2$—2 կոպէկ։

Մի պուդ նաւթից ստանում են Բաքուում ընդհանրապէս 30—33 տոկոս կերոսին, իսկ Ամերիկայում 70—75%. Բաքուում միայն Բագոզլինն է կարողանում ստանալ 60 տոկոս կերոսին։

Թէ որքան վատ է կազմակերպուած կերոսինի մանրավաճառութիւնը թէ Բաքուում և թէ առհասարակ Ռուսաստանում, այդ երևում է նորանից, որ նոյն իսկ Բաքուում, ուր մի պուդ կերոսինը մեծ քանակութեամբ (օպ-

տով) պուդը 6—7 կոպէկով է ծախւում այժմ, մանրավաճառութեան մէջ պուդ կերոսինը ծախւում է 30 կոպէկով, իսկ այստեղ Թիֆլիսում ֆունտը ծախւում է $2^1/_2$ կոպէկ, այսինքն պուդը մի բուբլի, 40 կոպ. ակցիզ վճարելուց յետոյ։

Նիւ-Յորկում ամերիկական կերոսինը արժէր՝ յունուարին 1891 թ. $7_{,10}$ ցենտ մի գալոնը, մարտին—$7_{,03}$ ցենտ, յունիսին $7_{,03}$, յուլիսին $6_{,07}$, օգոստոսին $6_{,57}$, սեպտեմբերին $6_{,33}$ ցենտ։ (Մի գալոնը հաւասար է $3_{,78}$ լիտր, ցենտը՝ մի դոլլարի 100-երորդն է)։ Այսինքն՝ ամերիկացիք այս տարի շարունակ պակասցրին գները, ապդելով նաև Բաքւի կերոսինի գների վերայ։

Բաքւի կերոսինի մեծագոյն մասը ուղարկւում է Անգլիա. այսպէս օրինակ ներկայ թւականի յուլիս ամսում Լոնդոն է Անգլիայի միւս նաւահանդիստները ուղարկւել է 74,795 տակառ կամ մօտ 747 հազար պուդ, մինչդեռ Եւրոպայի միւս նաւահանդիստները ուղարկւել է միայն 39,330 հազար տակառ կամ մօտ 393 հազար պուդ։

Լոնդոնում Բաքւի կերոսինի գներն էին իւր ժամանակւայ թղթադրամի կուրսի համաձայն՝ յունուարին $87_{,81}$ կոպ. պուդը, փալիսին $73_{,25}$ կոպ., յունիսին 70 կոպ., յուլիսին $73_{,05}$, օգոստոսին $80_{,03}$, սեպտեմբերին $70_{,05}$ կոպ.։

Ներկայ տարւայ ութ ամիսներում Բաքուն տւեց ընդամենը 190 միլիոն պուդ նաւթ։ Իսկ հակառակ Ամերիկան, բացի իւր արտահանած կերոսինից, առ մէկն սեպտեմբերի ունէր նաւթամբարներում 318,431,000 պուդ նաւթ։

Նաւթը ստացւում է հասարակ հորերից (обыкновенная скважина) և շատրւան խփող հորերից (фонтанъ)։ Հասարակ հորերից ստացւող նաւթը ներկայ թւականին նստել է՝ բոմանիենան նաւթի պուդը $1_{,17}$ կոպ., սաբունչեան նաւթի պուդը $1_{,72}$, բիբի-էյբաթեան նաւթի պուդը $1_{,12}$ կոպ.։ Իսկ բոլոր 190 միլիոն պուդի համար, որ ստացւել է այս տարի յունուարից մինչ 1-ն սեպտեմբերի—միջին թւով մի պուդ հում նաւթը նստել է, որպէս հաշւում են՝ $1_{,18}$ կոպէկ։ Իսկ այդ նոյն նաւթը ծախւում էր՝ յունուարին 5 կոպէկով պուդը, յուլիսին $3^1/_2$—3 կոպէկով, սեպտեմբերի 2—$1^1/_2$ կոպէկով, այժմ (Նոյեմբեր) 2 կոպէկ։

Ինչ է նստում մի պուդ կերոսինը։ Խոշոր գործարանատէրերի համար հաշիւը այս է. 100 պուդ նաւթից ստանում են 30 պուդ կերոսին և 50 պուդ մնացորդ (остатокъ). այդ 30 պուդը պահանջում է զտելու և այլն ծախք 60 կոպէկ, վարչութիւնը 60 կոպ., գործարանի (զաւոդի) արժէքի պարտքաշէջը 30 կոպէկ, ընդամենը 1 ր. 50 կոպ.—Մանր գործարանատէրերի համար հաշիւը այս է. $3^1/_2$ պուդ նաւթից ստանում են նոքա 1 պուդ կերոսին և $1^1/_2$ պուդ մնացորդ։ Ծախք և պարտաշէջը միասին կազմում են 8 կոպ. այդ թւերը պաշտօնական են։

Այդ այդպէս է, երբ գործարանատէրը իւր սեպհական նաւթն է շահագործում. բայց եթէ—և այդ է մեծամասնութիւնը—նա ուրիշի նաւթն է առնում կերոսին պատրաստելու համար, այն ժամանակ խոշոր գործարանատէրերին 1 պուդ կերոսինը նստում է $7,_{19}$ կոպ., մանր գործարանատէրերին $11,_{79}$ կոպէկ պուդը, եթէ գնուած նաւթի գինը ընդունենք այս տարուայ միջին գինը. բայց եթէ ընդունելու լինենք վերջերքումս ընկած գները (2—$1^{1}/_{2}$ կոպ. պուդ նաւթը), այն ժամանակ պուդ կերոսինը խոշորներին նստում է $6,_{66}$—5 կոպէկ. մանրերին $10,_{5}$ մինչ $8,_{75}$ կոպէկ.

Բաքւում գնովի նաւթից ստացուած կերոսինը կազմում է ընդհանուր քանակութեան 54 տոկոսը, ուրեմն կէսից փոքր ինչ աւելի. իսկ նոցա թիւը, որոնք գնովի նաւթով են բանում, գործարանատէրերի ընդհանուր թւի 70 տոկոսն է կազմում.

Բանող հորերի թիւն էր ներկայ տարում՝ յունուարին 242, սեպտեմբերի 1-ին 286. Այդքան նոր հորեր փորելու պատճառն այն էր, որ անցեալ 1890 թւականին կերոսինի գինը շատ բարձր էր՝ 20 կոպ. պուդը, մինչդեռ այժմ կերոսինի գինը դորա կէսին էլ չի հասնում՝ $6,_{62}$ կոպ. յուլիսին, $7,_{62}$ կոպ. օգոստոսին, 8—$8^{1}/_{2}$ և $9^{1}/_{2}$ կոպ. սեպտեմբերին, $7^{1}/_{2}$ կոպ. հոկտեմբերի վերջին. Հորերի թիւը շատանալով, աւելացաւ և արդիւնաբերութիւնը, առանց շուտով ծախսել կարողանալու. գները սկսեցին ընկնել, որով և յառաջացաւ նաւթային գործի այն տագնապը, որի վերայ այժմ ընդհանուր ուշադրութիւն է դարձրած.

Բաքւի կերոսինը ուր է արտահանւում. Ռուսաստանում ծախւում է Բաքւի կերոսինից միայն փոքրագոյն մասը. 1890 թւին ստացուած ակցիզի գումարն էր 10 միլիոն 578 հազար րուբլի (ակցիզի մեծութիւնն է 40 կոպէկ մի պուդ կերոսինից), ուրեմն Ռուսաստանը սպառել էր 1890 թ-ին միայն $26,_{4}$ միլիոն պուդ, մինչդեռ Բագուն նոյն թ-ին արդիւնաբերել էր $73^{1}/_{2}$ միլիոն կերոսին և $5^{1}/_{2}$ միլիոն քսելու իւղեր. Բաթումի մաքսատան թւերի համաձայն՝ այդ նաւահանգստից 79 միլիոն պուդից դուրս է գնացել 42 միլիոն 420 հազար պուդ, իսկ մնացեալը պահւել է շտեմարաններում.

Իսկ Ամերիկան արտահանել էր $189^{0}/_{91}$ թւականի ֆինանսական տարում, այն է յունիսից 1890 մինչ յունիս 1891 թ.—704 միլիոն 383 հազար գալոն (մի գալոնը մօտ 4 լիտր է).

Բաքւի կերոսինը Լոնդոն հասցնելով նստում է ոսկով $30,_{15}$—32, կամ միջին թւով 31 կոպէկ, իսկ թուղթ փողով, նայած ռսաց թղթադրամի արժողութեանը՝ երկաթուղային դեպարտամենտի հաշիւների համաձայն՝ յունիսին $64^{1}/_{2}$ կոպէկ, յուլիսին $71^{1}/_{2}$ և $67^{1}/_{2}$ կոպ., սեպտեմբերին 73 և 69 կոպ.. Այդ հաշիւների մէջ մտել են թէ ֆրախտը, թէ կուրտաժը, մանր ծախքերը, բրակը և այլն, ի նկատի առնելով խոշոր գործարանատէրերին.

Իսկ գները Լոնդոնում էին՝ յունիսին 70 կոպ., յուլիսին 73, օգոստոսին 80, սեպտեմբերին 78 կոպ..

Ուրեմն այդ գներով Բաքուի խոշոր գործարանատէրերը և յատկապէս նոքա, որոնք իրանց սեպհական նաւթահորերն ունին, կը ստանային օգուտ՝ յունիսին և յուլիսին մօտ $5^1/_2$ կոպէկ պուդ կերոսինից, օգոստոսին 10 կոպէկ, սեպտեմբերին մօտ 9 կոպէկ։ Մինչդեռ մանր գործարանատէրերը, և յատկապէս նոքա, որոնք իրանք նաւթահորեր չունեն, այլ կերոսին զտելու համար ուրիշից պէտք է նաւթ առնեն—նոյն գներով նոքա կամ վնասում են, կամ ոչինչ օգուտ չեն ստանում և կամ ստացած օգուտը շատ քիչ է լինում։ Մանր գործարանատէրերը ապապիսով ստիպւած են տեղի տալ խոշորներին։

Իրերի գրութիւնը լաւ պարզելու համար պէտք է, սակայն, ի նկատի ունենալ այս կարևոր հանգամանքն ևս. ամերիկական կերոսինը շատ աւելի թանկ է նստում քան Բաքուի նաւթը. այդքանը չլանի է, թէև դեռ չենք կարող բերել իսկական թիւը։ Միւս կողմից Նիւ-Յորկից մինչ Լոնդոն ֆրախտը գրեթէ նոյնն է ինչ Բաթումից Լոնդոն։ Բայց ֆրախտը Բաքուից Բաթում 19 կոպէկ է պուդ կերոսինի համար, և մի կոպէկ էլ Բաթումում վճար—ուրեմն 20 կոպէկ, մինչդեռ ամերիկացիք հասցնում են իրանց կերոսինը Նիւ—Յորկ կամ իրանց միւս նաւահանգիստները ոչ թէ երկաթուղիներով այլ նաւթանցքներով, որ չափազանց աժան է նստում։

Ուրեմն այս բոպէին Բաքու-Բաթումի երկաթուղին տարիֆի խնդիրը առաջնակարգ խնդիր է Բաքուի մանաւանդ մանր գործարանատէրերի համար։

Աւելցնենք վերջապէս, որ Բաքուի նաւթագործարանատէրերը, օրինակելով ամերիկական նաւթագործարանատէրերի Standart կոչւած միութիւնը, վերջերս սինդիկատ են ուղում կազմել։

Ա. Ա.