

Непроизводительный пробег грузов

Железнодорожный грузооборот в 1926/27 г. определился в 135,9 млн. перевезенных (отправленных) тонн против 132,4 млн. тонн довоенной России, взятой в границах СССР. Следовательно, прирост по числу отправленных тонн составил 2,6%. Но тот показатель, которым определяется продукция работы железнодорожного аппарата, а именно пробеги этих грузов, выполненные железными дорогам,—дали увеличение на 24,2%, составив в абсолютном выражении 81,6 млрд. тонно-километров для 1926/27 г. против 65,7 млрд. 1913 г. Другими словами, дальность перевозки возросла в среднем для всех грузов на 21,2%.

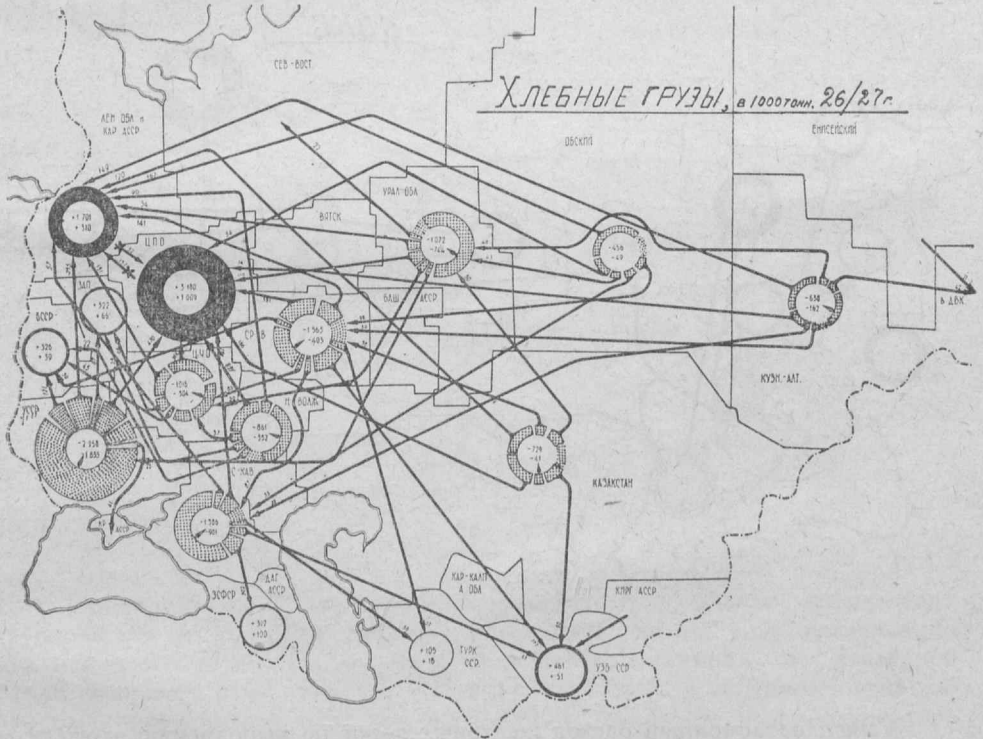


График 1.

С точки зрения экономики страны, увеличение дальности переброски грузов, т.е. увеличение транспортных расходов ее товарооборота, нельзя принять безоговорочно, как положительный фактор народного хозяйства, тем более, что современная дальность перевозки грузов не может быть оправдана зависимостью от величины пространства, как такового, ибо и в том, и в другом случаях сравнивается грузооборот одной и той же территории.

Колебания дальности перевозки грузов за годы 1925/26, 1926/27 и 1927/28 очень незначительны: в среднем она держалась на уровне около 590 километров.

Сметой НКПС на 1928/29 год эта дальность намечена и принята также в 590 км и, на основе предварительных сведений о ходе работы за первые пять месяцев этого года, можно предполагать, что фактическая дальность перевозки, т.е. средний пробег тонны грузов за весь 1928/29 г. будет близок к сметному и во всяком случае не ниже его.

На пятилетие 1928/29—1932/33 гг. пробег этот намечен с очень небольшим снижением (до 584 км, т.е. по существу дела оставляется стабильным до конца пятилетия).

При 165 млн. тонн груза, намеченного к перевозке (отправлению) в 1928/29 г. весь грузовой перепробег против 1913 г. определяется в 17 с лишним миллиардов тонно-километров.

Этот перепробег требует на его выполнение по существующим измерителям работы подвижного состава около 1.000 паровозов и 70.000 товарных двухосных вагонов.

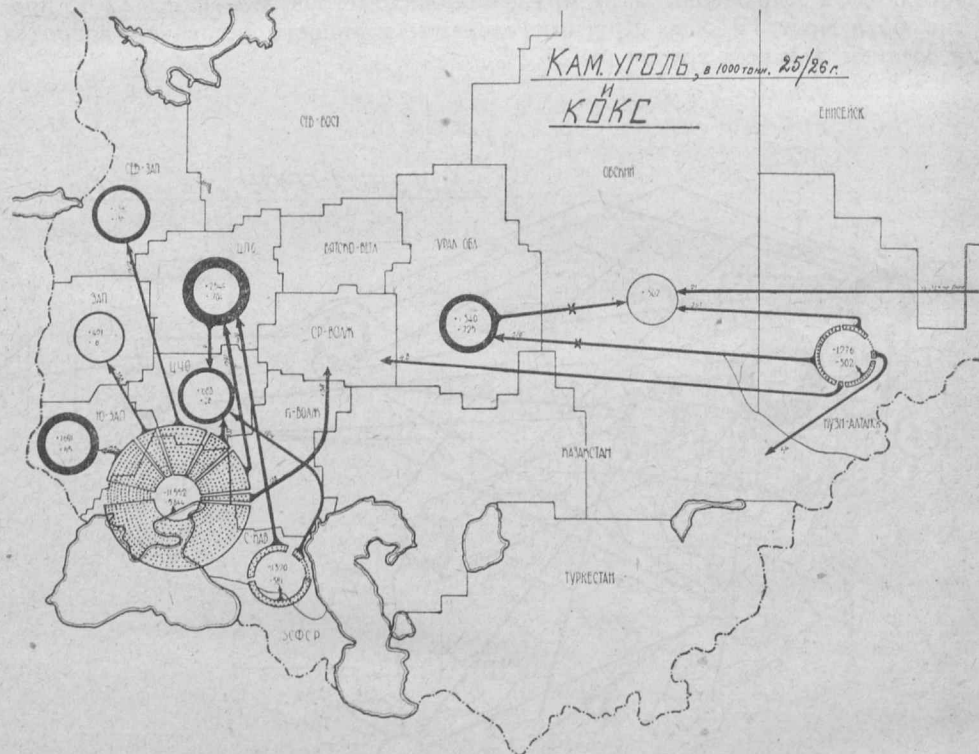


График 2.

Эксплуатационный расход железных дорог по выполнению этого перепробега для одного 1928/29 г., в соответствии с удельным весом его во всей работе сети, определяется в 200 млн. руб., увеличиваясь с каждым годом пятилетки в зависимости от роста грузооборота.

Перепробег, ныне совершаемый грузом на железных дорогах, в некоторой и безусловно большей части, несомненно приемлем в силу целого ряда общеизвестных факторов, но громадная трата средств народного хозяйства обязывает принять меры к тому, чтобы установить конкретные размеры допустимого перепробега, тем более, что есть основания предполагать, базируясь на материалах транспортной статистики, что некоторая доля этого

перепробега не оправдывается изменениями хозяйственной обстановки и, следовательно, неприемлема в условиях планового хозяйства.

Как велика эта доля, сказать трудно, но, как выше указано, весь перепробег требует таких громадных расходов, что и доля эта, возможно, стоит народному хозяйству также больших средств, растрачиваемых непроизводительно.

Попытка подойти вплотную к решению конкретной задачи о размерах того или иного влияния отдельного фактора на увеличение дальности перевозки грузов упирается в отсутствие соответственно обработанных статистических материалов, каковая обработка не может быть сделана парой — двумя руками, вооруженных карандашом.

Между тем, в условиях планового хозяйства выявление причин роста дальности перевозки грузов в конкретных формах и борьба за снижение этой дальности нами мыслятся по линии плано-регулирующего воздействия самого Советского государства.

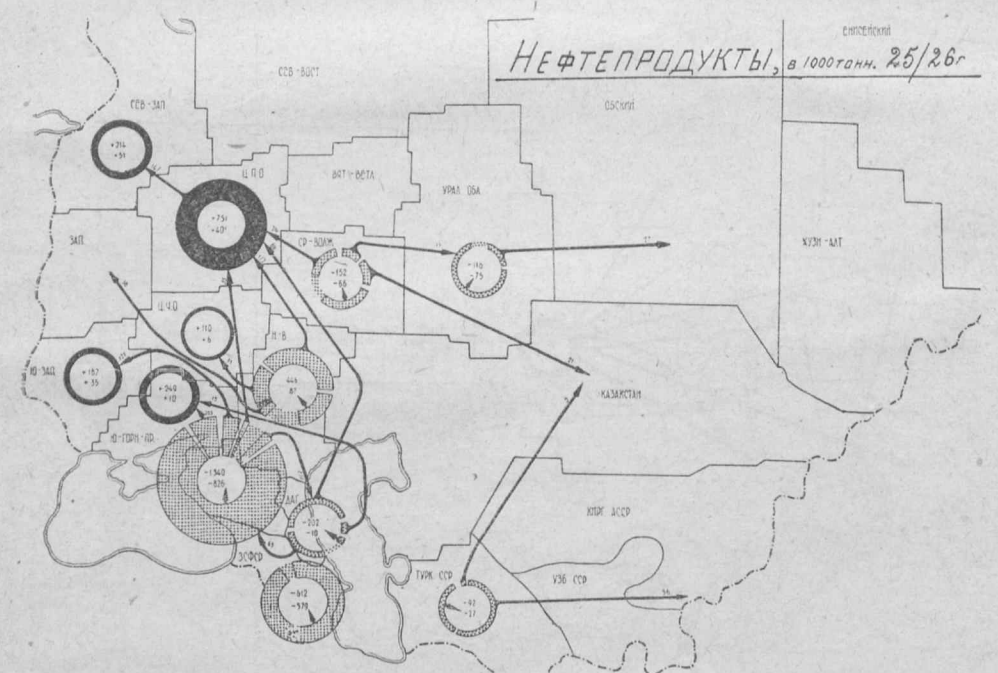


График 3.

Одновременно с необходимостью постановки задачи определения грузооборота в районном разрезе желательно, чтобы при организации аналитических работ, о необходимости которых говорил на последнем съезде госпланов зам. пред. ЦПУ А. С. Андрейчик, в программе этих работ был предусмотрен и вопрос о дальности перевозки отдельных грузов в наше время, как основе к построению рационального грузооборота.

В работах по изучению современного грузооборота, конечно, будут использованы богатейшие статистические материалы НКПС'а.

Каждый хозяйственник может и должен изучить дело транспортирования грузов порученной ему отрасли хозяйства по отчетным данным сводной статистики НКПС'а, дающей прекрасную фотографию хозяйственной жизни страны в транспортном отношении. В этих материалах он найдет отражение действительного положения перевозок интересующих его грузов. Составление планов снабжения страны своей продукцией отдельными трестами, синдикатами, наркоматами не может быть выполнено достаточно

полно без изучения действительного выполнения перевозок этой продукции за предшествующие годы.

Совершенно ясно что такое изучение должно обнимать собою период ряда лет. Вопросы определения и установления закономерности межрайонных обменов; выявления хронических изломов грузооборота; конъюнктурных влияний на него; роста и колебаний дальности перевозки; встречаемости и повторности, — все это может быть освещено путем изучения материалов сводной статистики НКПС'а.

В настоящее время с большой долей вероятности можно допустить, что изучение этих материалов хозяйственниками не ведется. Причиной этого, может быть, служит запаздывание в опубликовании материалов этой статистики, некоторая незаконченность разработки в смысле отсутствия выпукло и кратко резюмированных результатов многотомных за каждый год трудов и малая популяризация этих работ среди хозяйственников, где есть, к сожалению, и не помышлявшие о существовании этих материалов.

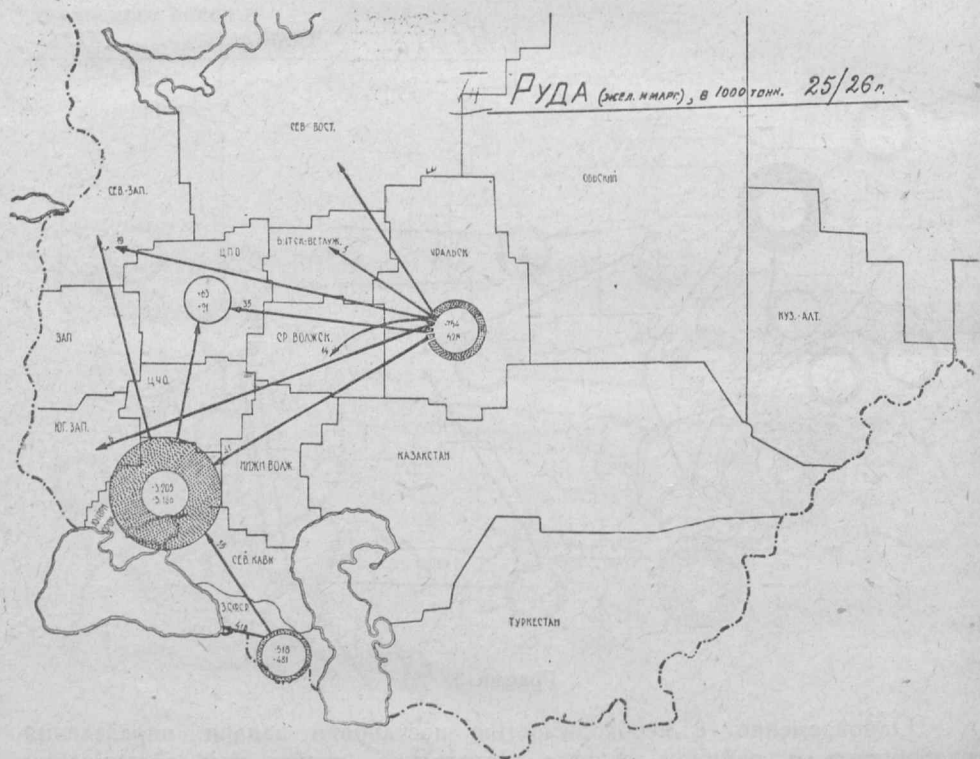


График 4.

Отсутствие кратко и выпукло выполненной результативной части статистических материалов нами предлагается восполнить схематическим графическим отображением содержания таблиц межрайонного обмена по примерному образцу, ниже прилагаемому.

Удобство этого способа заключается в максимальной простоте и выразительности громадного статистического материала перевозок.

В нашей статистической практике способ этот еще не применялся. Существующее схематическое отображение грузооборота, даваемое НКПС'ом при материалах о густоте движения, ни в какой мере не будет повторено нашим предложением, ибо существующие схемы не отвечают задачам освещения грузооборота в межрайонном разрезе, а лишь дают

наглядную картину направлений и величины грузопотоков в союзном масштабе.

На приведенных схемах потоки межрайонного грузооборота даны на основе статистических материалов сводной статистики не полностью. Допущение это сделано нами, как первая попытка осуществить идею графического оформления межрайонного грузооборота. В дальнейшем совершенно необходимо полностью отображать данности таблиц межрайонного обмена, тем более, что % недоучета перевозок в этих таблицах и без того высок. Кроме того, при полном фиксировании всех перевозок на схемах отчетливо выступят встречные, излишне-дальние и повторные перевозки, т.-е. те перевозки, рациональность существования которых в дальнейшем будет взята под сомнение в первую очередь. Графическое отображение таких массовых перевозок, как хлебные, каменноугольные, нефтяные должно быть дано по отдельным видам их, например, зерновые (рожь, пшеница и др.) и продукты перемола; уголь и кокс, светлые и темные продукты нефтяной промышленности и т. д.

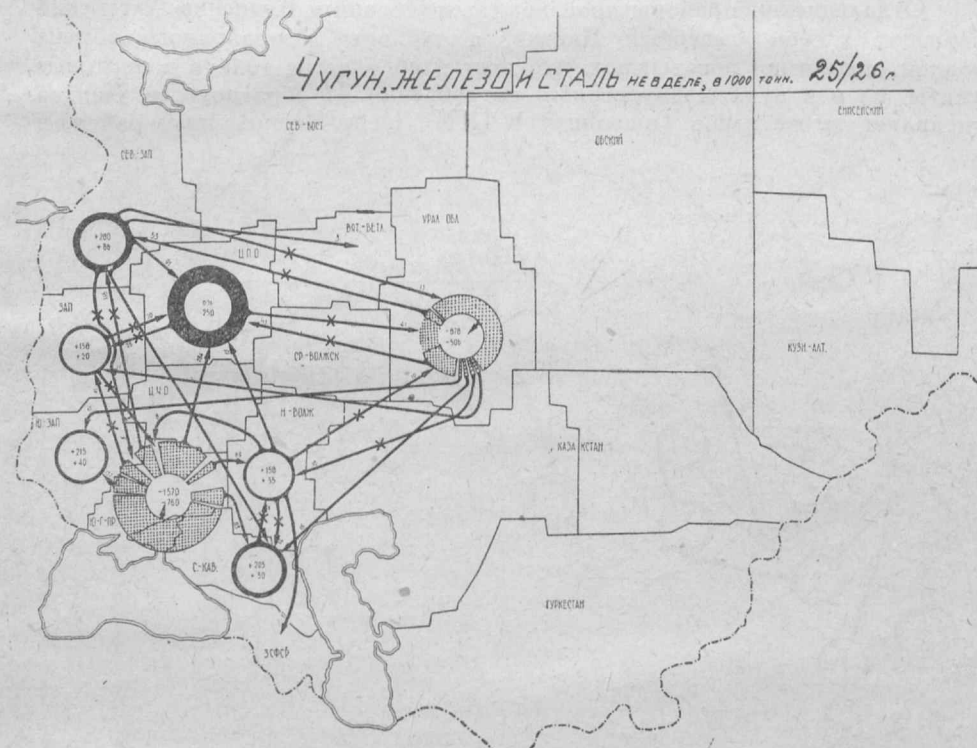


График 5.

Выдвигая идею графического отображения межрайонного грузооборота, мы не претендуем на законченность оформления предлагаемой идеи в том виде, как это сделано нами. Более того, например, схема хлебного межрайонного грузооборота убеждает нас в необходимости отмечать особо поступления хлебов в портовые (экспортные) пункты, а также и обратное отправление ими тех же хлебов. Грузопотоки следует наносить на схему, придерживаясь путей ж.-д. сообщения и в этом случае встречные перевозки будут отражены с максимальной наглядностью.

В прилагаемых примерных схемах грузооборот района потребителя обозначен кольцом, закрашенным сплошной черной краской (район, в котором преобладает прибытие извне), а грузооборот района производителя,

с преобладанием отправления за границы района, показан кольцом, заштрихованным точками.

Стрелки вне колец и цифры при них показывают направление грузопотока и величину его в тысячах тонн.

Цифры внутри колец обозначают (в тыс. тонн): числитель — суммарное отправление со знаком минус или прибытие со знаком плюс, а знаменатель — в том числе отправление по своему же району (если стоит знак минус и стрелка внутри кольца) или прибытие из своего же района (если стоит знак плюс).

Выход из района или поступление в него из прочих районов равны разнице между числителем и знаменателем.

Встречные перевозки отмечены знаком х.

При ближайшем рассмотрении прилагаемых схем по отдельным грузам, можно констатировать следующие, характерные для современного грузооборота, моменты.

По хлебным перевозкам 1926/27 года.

Отдаленнейшие районы производители Обский и Кузнецко-Алтайский снабжают хлебом Северный Кавказ, а таблицы межрайонного обмена сводной статистики показывают, что этот хлеб идет не только в портовые пункты, но и в пункты внутреннего потребления. И обратно, Сев. Кавказ отправляет те же хлеба (пшеницу) в ЦПО, Цент.-Черноземный район, в

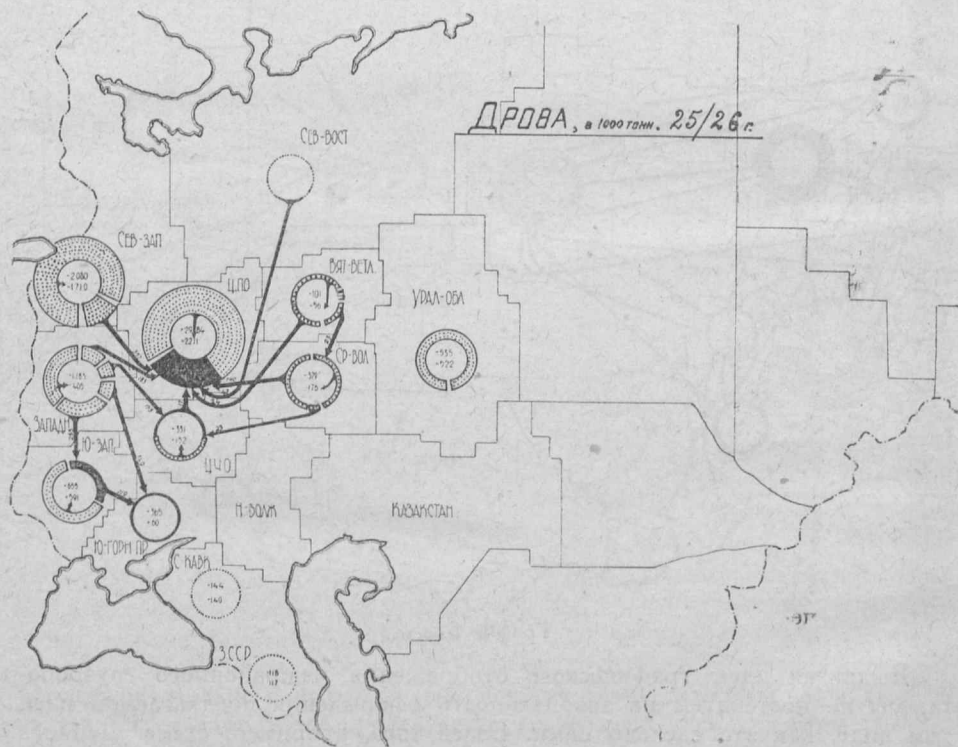


График 6.

район Средней Волги и на ст. ст. Ташкентской дороги, т.е. в обратном направлении. Ленинградский узел обменивается однородными хлебами с Цент.-Черноземным районом. Урал снабжает пшеницей Украину и получает ее обратно. Характерно, что выявленные ненормальные грузопотоки при обзоре хлебных перевозок за 1925/26 г.¹ почти целиком повторились.

¹ См. „Плановое Хозяйство“ № 5 за 1928 г., статья Н. Хрулева.

Например, Черноморские порты шлют хлеб в Ленинград и обмениваются хлебом между собою. Сибирь шлет пшеницу через Кинель за Ташкент, а станции Ташкентской дороги — за Кинель на внутренние рынки. Омская с участка Тюмень — Омск шлет пшеницу за Байкал, а Томская от Тулуна ее же отправляет за Урал, т.е. на громадном в 2000 км протяжении идет встречные потоки однородных хлебов. Так же, как и в 1925/26 г., станции Ташкентской дороги шлют пшено адресом на ст. ст. Омской, Томской и Забайкальской дорог навстречу мощному вывозу пшена из Сибири. Другими словами, картина хлебозерооборота 1925/26 г. повторилась и вместе с усиленной отгрузкой сибирского хлеба в порты Черного моря (Николаев и Новороссийск) и Мурманск 1926/27 г. дал рекордную дальность перевозки хлеба за все время существования наших железных дорог.

Большинство отмеченных здесь перевозок неестественных направлений в прилагаемой схеме отражения не нашло только потому, как выше отме-

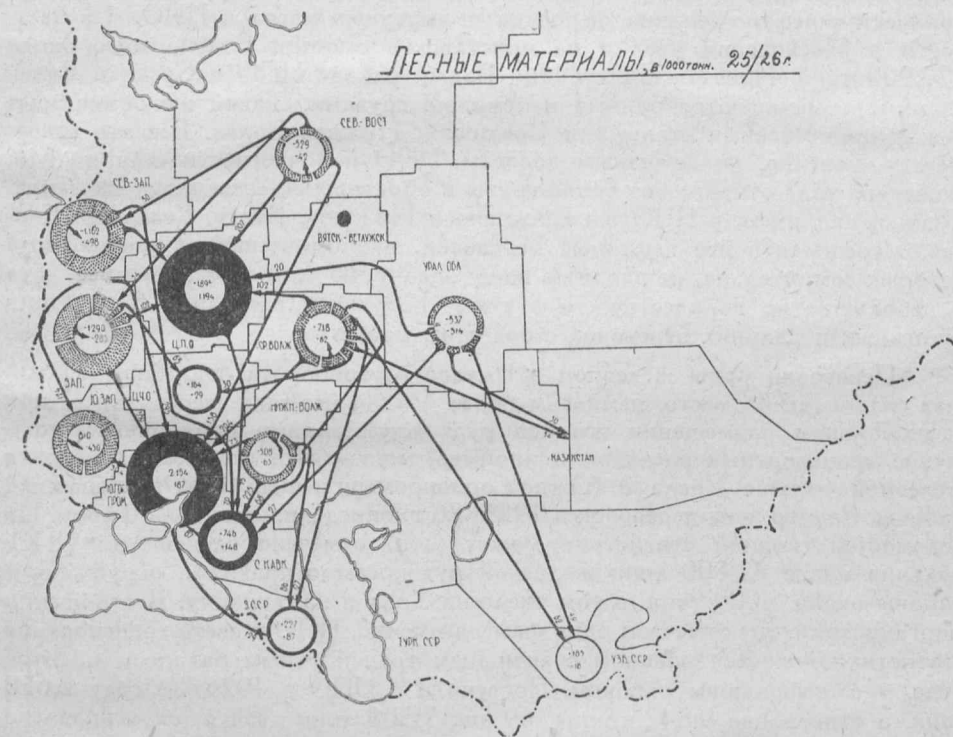


График 7.

чалось, что первая попытка наша осуществления статистической графики в таком виде требует, конечно, прежде чем вылиться в окончательные формы, соответствующей проработки.

В заключение следует отметить, что львиная доля перепробега падает на хлеб, следовательно, в первую очередь необходимо обратить внимание на урегулирование хлебооборота в стране.

На схеме каменноугольных потоков может быть отмечен мощный поток в 43 тыс. тонн кузнецкого угля в район Ср. Волги; большие переадресовки угля и кокса в пределах Ленинградского узла (94.000 тонн), Московского (10.000 тонн), Харьковского, Одесского, Бакинского. Переадресовки эти, кроме отрицательной их ценности с эксплуатационной точки зрения, снижают действительный средний пробег груза; увеличивают удельный вес повторных перевозок. Район ЦПО, и в частности Москов-

ский узел, шлет уголь и кокс в ЦЧО. Кроме этих, отмеченных на схеме моментов, следует указать, что ведомости межрайонного обмена по каменному углю и коксу рисуют картину снабжения углем и коксом из ЦПО всех районов Европейской части Союза за исключением Крыма. То же следует отметить о Западном районе, вывозящем уголь в 8 отдаленных от его районов. Южно-Горнопромышленный район снабжает углем все районы Европейской части, Средней Азии, Кавказа и Закавказья. Угли Донбасса докатываются до Обского района включительно. Навстречу донецкому углю, идущему в восточном направлении, идет уголь Кузбасса, докатываясь до Москвы и Ленинграда.

Грузооборот нефтепродуктов, данный на прилагаемой схеме, замечаний не вызывает, но содержание таблиц сводной статистики НКПС позволяет отметить следующие перевозки, требующие обоснования их появления. Например, пристанские пункты Нижней Волги отправляют большое количество нефти, бензина, керосина и нефтяных масел в ЦПО, а в частности в Московский узел и на пристанские станции Волги, всего около 170.000 тонн. Пристанские станции Волги, района ЦПО и Средней Волги взаимно обмениваются одними и теми же грузами. Такой же обмен идет между пристанскими станциями Средней и Нижней Волги. Все это совершается, конечно, по железным дорогам. ЦПО и в частности станции Московского узла отправляют те же грузы в обратных естественному их направлению, например, в ЦЧО, на Среднюю и Нижнюю Волгу, Северный Кавказ. Перечислить все нефтяные перевозки, экономическая рациональность которых сомнительна, не входит в нашу задачу, но если собрать их все, хотя и небольшие по количеству, то в сумме получится несколько тысяч тонн встречных и дальних перевозок с большим пробегом.

Перевозки руды железной в составе грузооборота занимают небольшое сравнительно место, немногим более 4%. И все-таки, перевозки ее при рациональном размещении потоков руд дадут видимо порядочное сокращение транспортных расходов. Например, могут быть отмечены перевозки железной руды с Урала в Южно-Горнопромышленный и Юго-Западный районы. Размер этих перевозок в 1925/26 г. определился в 41.000 тонн. Из ведомостей сводной статистики может быть отмечено следующее: ЦПО, получив извне 42.000 тонн железной руды, сам отправил в окружающие районы около 5.000 тонн, в том числе на Урал и на Украину. В отношении марганцевой руды отмечаем один факт, а именно, ЦПО в свете транспортной статистики является районом с активным транспортным балансом по этой руде, т.е. вывозящим районом. Поступило в ЦПО в 1925/26 году 2.650 тонн, а отправлено 9.842 тонны, из них 7.500 тонн этой руды отправлено на Украину.

Схема межрайонного обмена черными металлами: чугун, железо и сталь не в деле, особенно ярко оттенила неблагоприятие с этими перевозками. Вся страна покрыта встречными перевозками. Взаимно обмениваются одними и теми же металлами районы потребляющие и производящие, или первые между собой. Северо-Западный район, получая металл из Южно-Горнопромышленного, сам шлет этот же металл на Кавказ. Западный район, снабжаясь с Урала, сам вывозит на Украину и в ЦПО. Нижняя Волга отправляет в Уральский район, получая обратно те же металлы (чугун). Конечно, не все встречные перевозки металла сомнительны: здесь, видимо, играет роль разнообразный ассортимент одной и той же группы, но все же те, кому ведать надлежит, хозяйственники из ВМС, должны анализировать картину грузопотоков металлических грузов. Анализ этот облегчит им труд по составлению плана районного снабжения и такого же плана перевозок.

Схематическое отображение межрайонного грузооборота дров в его главнейших чертах никаких замечаний не вызывает, хотя ЦЧО, район ввозящий из всех районов производящих, все же отправил за границы своего района 25% ввоза, что составляет около 50.000 тонн. Часть этого вывоза шла в районы вывозящие: ЦПО, Западный и Юго-Западный. Таблица межрайонного обмена сводной статистики НКПС'а по дровам дает большой материал для изучения и устранения большого количества тех мелких шероховатостей дровяного грузооборота, которые, как и единицы, складываясь, составляют большие числа.

Обозрение схематического отображения грузооборота лесных материалов, первым долгом убеждает нас в том, что в громадных количествах лес всех видов идет по железной дороге даже и в том случае, когда рядом имеется дешевый, по течению, водный речной путь. Например, Северо-Западный, Северо-Восточный, Уральский, Средне-Волжский отгрузили на Северный Кавказ за Ростов по железным дорогам свыше 80.000 тонн разных лесных материалов, в том числе бревна, сваи, кряжи и т. п. Далее может быть отмечена аналогичная для многих грузов картина грузооборота, когда район с большим активным транспортным балансом, т.е. вывозящий лес во все районы, сам получает большое количество из отдаленных районов лесного материала одной и той же группы. Например, многовывозящий Западный район получил в 1925/26 году из Северо-Восточного 34.000 тонн леса тех же групп. Лес после хлеба дал максимальный рост дальности своей перевозки против 1913 г., а именно, средний пробег его вырос по отчетным данным за 1925/26 г. на 60,8% (коммерческие с прочими хозяйственными). Картина районного обмена лесоматериалами четко подчеркивает возможность солидного снижения этого перепробега путем организационных мероприятий.

Еще с 1925/26 года НКПС со страниц своих статистических изданий и своего органа («Вестника путей сообщения», ныне «Транспортной Газеты») заявлял, что грузооборот железных дорог отражает собою организационные недостатки дела транспортировки грузов. Росли излишне дальние, встречные, повторные перевозки и переадресовки. В течение ряда лет, дальность перевозки грузов не падала. Наконец, постановлением СТО от 16/1 1928 г. предложено всем хозяйственным и государственным организациям приступить к составлению планов перевозок своих грузов. Вторично, 23/VIII 1928 г., это постановление было подтверждено, при чем СТО уже вменил в обязанность хозорганам, на ряду с промышленными и торговыми планами, составление на их основе плана перевозок в районном разрезе. До сих пор известно о составленных планах Сахаротрестом и ВМС'ом — этого мало. Нужны планы перевозок той отрасли хозяйства, чьи перевозки составляют 65—70% грузооборота и дали максимум перепробега против 1913 г., определенного выше в 17 миллиардов тонн-километров. Каждое начинание по определению районного грузооборота следует приветствовать, но после того, как гиганты нашего грузооборота: хлеб, топливо, лесные и другие строительные материалы, черные металлы и руды, будут надлежаще спланированы, надо надеяться, что после этого «прочие» грузы в некоторой доле автоматически утратят часть своих излишних пробегов, увеличившихся к тому же против 1913 г. только на 10%. Поэтому необходимо теперь же приступить к выполнению августовского постановления СТО и в отношении массовых грузов: хлеба, топлива, леса, стройматериалов и т. п.

На ряду с научно-исследовательскими работами НКПС'а по изучению грузооборота, о которых мы говорили выше, и хозорганы, клиентура НКПС'а, должны поставить работы у себя по определению грузооборота своих товаров в межрайонном разрезе.

Резюмируя приведенные соображения, отмечаем следующие выводы:

1) Необходимость аннулирования непроизводительных затрат, вызываемых увеличением средней дальности пробега грузов и встречными перевозками, заставляет, в первую очередь, широко поставить дело изучения этих явлений и причин их.

2) Это изучение следует направить: а) в сторону точного установления сравнимости средних пробегов грузов довоенного и настоящего времени и б) в сторону проработки клиентурой транспорта соответствующих статистических материалов НКПС межрайонных перевозок.¹

Для облегчения работы последней является необходимым уменьшение отставания изданий статистических материалов НКПС и выпуск их результативной части в графическом, более компактном изображении.

3) Следующей (основной) стадией работы по изживанию непроизводительных пробегов грузов является периодическое составление клиентурой транспорта планов снабжения, а на основе их составление планов межрайонных перевозок (переход на следующую ступень планирования перевозок).

Правильное решение этой задачи мыслимо лишь при таком сочетании работы НКПС'а и клиентуры транспорта, когда самое построение планов межрайонных перевозок будет обнимать собою сумму коррективов к отчетным данным по перевозкам предшествующих лет на основе планов снабжения наркоматов и, равным образом, когда построение планов снабжения будет произведено с учетом коррективов в деле постановки отчетности по перевозкам грузов.

4) Такая постановка дела построения межрайонных перевозок заставляет НКПС расширить свою роль технического перевозчика до роли экономического планирующего и регулирующего органа (помощью междоуведомственного аппарата ЦКП), во время останавливающего нерациональные перевозки.

¹ См. „Сводную статистику перевозок по жел. дор.“ № 75 (продукты горной промышл.), № 76 (металл), № 79 (продукты растительного происхождения), № 82 (продукты животного происхождения), № 86 (продукты лесного хозяйства), № 87 (хлебные грузы). В ближайшее время выйдут материалы по таким же грузам и за 1926/27 г. (вып. № 87 относится уже к 1926/27 г.).