

Районирование топливопотребления и железнодорожные тарифы на топливо^{1 2}

I

Факт нерационального географического размещения нашего топливопотребления является общеизвестным. Пожалуй, не менее общеизвестным является то, что в результате подобного размещения топливопотребления наше народное хозяйство несет огромные потери (последнее обследование РКИ СССР лишний раз подтвердило это обстоятельство). Но, вместе с тем, до настоящего времени этому вопросу, к сожалению, уделялось слишком мало внимания, ибо у нас чрезвычайно распространено мнение, что проводить оптимальное для народного хозяйства районирование топливопотребления возможно будет лишь по осуществлении весьма существенной технической реконструкции нашего топливного хозяйства. Нам представляется, что подобное толкование задач, ставящихся при исследовании проблемы оптимального размещения топливопотребления—недостаточно.

Правда, нужно заметить, что само понятие оптимального для народного хозяйства размещения не является раз навсегда данным, ибо содержание оптимума меняется в зависимости от изменения целого ряда условий. Поэтому, с одной стороны, можно и нужно говорить об оптимальном районировании топливопотребления, исходя не из существующего положения вещей, а из возможностей, создаваемых последними техническими достижениями. При этом можно исходить из того, что степень использования топлива соответствует последним достижениям теплотехники; что широко изменяется механическое и, главное, химическое обогащение топлива, приводящее к совсем иным способам использования топлива и его передачи (газопровод); что транспорт топлива происходит с помощью наиболее совершенных способов (сверхмагистраль, нефтепровод и т. п.) и, наконец, из всех производственных возможностей в области непосредственной добычи самого топлива. Необходимость учета всех этих возможностей (и даже всех тенденций в этой области) при анализе оптимального размещения топливопотребления бесспорна. Учитывать все эти меры, кроме всего прочего, необходимо еще в силу того, что географическое размещение самой топливной промышленности должно быть приспособлено к тому или иному плану районирования топливопотребления.

Но, с другой стороны, мы считали бы целесообразным и даже необходимым, первоначально рассмотреть вопрос об оптимальном размещении топливопотребления при существующем поло-

¹ В порядке обсуждения. *Ред.*

² Настоящая статья написана на основании материалов, разработанных секцией районирования научно-исследовательского института угольной промышленности под руководством автора и при участии П. Д. Науменко.

жении вещей, при существующей технике. Ведь чрезвычайно важно выяснить, исходя из существующей технической организации нашего топливного хозяйства и из существующих способов использования и транспортировки топлива, и, наконец, исходя из нынешних производственных условий в области топливной промышленности, — каким должно было бы быть географическое размещение топливопотребления, с точки зрения минимума затрат общественного труда на добычу и перевозку топлива.

Конечно, исследование проблемы в такой суженной постановке может иметь только известное ограниченное значение. Оно не может устранить необходимости исследования проблемы районирования в значительно более широкой постановке, основывающейся на учете всех перспектив и тенденций, о которых выше шла речь. Но зато подобное исследование позволяет выяснить те возможности рационализации топливопотребления, которые осуществимы даже без реконструкции техники, выяснить достаточно широкие возможности сбережения народнохозяйственных средств в этой области, используя на первых порах лишь только известную систему экономических мероприятий.

В капиталистическом обществе условия ценообразования являются, в сущности, основным экономическим фактором, определяющим географическое размещение производства и потребления товаров. Для нашего хозяйства моменты ценообразования сами по себе имеют несравненно меньшее значение, чем при капитализме. Мы все больше и больше стараемся изменить географическое размещение производства в желательном для нас направлении, действуя непосредственным путем, используя для этой цели ряд непосредственных мероприятий экономической политики, в значительной степени минуя рыночный механизм. Но из этого ни в каком случае не следует делать вывода, что мы вообще должны отказаться от воздействия на рыночный механизм и на ценообразующие факторы, с целью приспособления последних к задачам планирования территориального распределения производства. Подобный вывод просто противоречил бы общей тенденции экономики переходного периода, выражающейся в том, что по мере развития плановых социалистических элементов в нашем хозяйстве, рыночная цена все больше и больше должна поддаваться плановому регулированию, что в конечном счете должно привести к полному изменению экономического содержания категории цены. С другой стороны, отказ от воздействия в указанном направлении на ценообразующие факторы противоречил бы проводимому в настоящее время дальнейшему внедрению принципа хозяйственного расчета. Следовательно, поскольку сохраняется товарная форма в нашем хозяйстве, необходимость планового приспособления ценообразующих факторов соответственно задачам оптимального для народного хозяйства районирования производства и потребления не подлежат сомнению. Во всяком случае бесспорно, что в первую очередь необходимо обратить внимание на ценообразующие факторы, оказывающие в этом деле противодействующее влияние. А нам представляется, что одним из существенных моментов, мешающих рациональному районированию топливопотребления, как раз являются некоторые факторы, определяющие цену на топливо.

При определении конкурентоспособности различных видов топлива, а следовательно и при районировании их потребления, решающее значение имеет не столько относительная величина их производственной стоимости, сколько соотношение стоимости различных ви-

дов топлива на месте его потребления. Ибо в цене топлива обычно весьма значительная и часто даже преобладающая доля принадлежит издержкам по его перевозке¹. Принимая во внимание столь значительную роль транспорта в данном случае, как ценообразующего фактора, прежде всего необходимо исследовать насколько существующая система железнодорожных тарифов на топливо способствует оптимальному районированию последнего.

В установлении железнодорожных тарифов, представляющих ничто иное как цену услуг транспорта, стихийно-рыночные моменты совершенно устранены. Железнодорожные тарифы устанавливаются исключительно плановым путем, а потому к действующим тарифам должны быть предъявлены особо строгие требования соответствия целям планирования нашего народного хозяйства. Нужно иметь в виду, что при установлении железнодорожных тарифов преследуются в основном две следующих задачи. С одной стороны, с помощью тарифов осуществляется в очень значительных размерах перераспределение средств в народном хозяйстве. С другой стороны, с помощью железнодорожных тарифов мы должны воздействовать на географическое размещение хозяйства. Та или иная система транспортных тарифов может быть оправдана с общественной точки зрения лишь при условии соответствия ее обеим указанным задачам.

Если рассмотреть с этой точки зрения существующие железнодорожные тарифы на перевозку топлива, то нам представляется — и мы это постараемся ниже доказать, — что они совсем не соответствуют именно второй из указанных задач, преследуемой при установлении тарифов — регулированию размещения топливопотребления. Больше того. Нам представляется, что существующая система построения железнодорожных тарифов на перевозку топлива является одним из весьма существенных факторов, противодействующих осуществлению оптимального для народного хозяйства районирования топливопотребления. Ибо в результате неправильного построения железнодорожных тарифов на топливо совершенно искажается география топливных перевозок и, следовательно, искажается и размещение самого топливопотребления.

Проверить выставленное положение возможно следующим путем. Необходимо определить географические границы конкурентоспособности (или, иначе говоря, оптимальные границы потребления) различных видов топлива. Причем указанные границы должны быть определены в двух вариантах. В основу первого варианта должны быть положены данные о народнохозяйственной себестоимости железнодорожных перевозок топлива; в основу второго варианта — существующие тарифы на перевозку топлива. Сопоставление указанных двух вариантов и анализа расхождений между ними сделали бы возможным оценку существующей системы железнодорожных тарифов на топливо с точки зрения соответствия ее нашим задачам в области районирования топливопотребления.

В настоящее время мы еще не располагаем законченным материалом об оптимальных географических границах потребления всех

¹ Проф. П. М. Соловьев вычислил, что в среднем на 30 котельных, работающих на донецком угле, издержки перевозки составляют 75% заготовительной стоимости угля (см. П. Соловьев „О кочегарах“ — „Система и Организация“, 1927 г., № 10, стр. 21). Сплошь и рядом доля транспортных издержек в себестоимости топлива даже еще выше. См. напр., статью Н. С. Трифонова „Характеристика топливного хозяйства промышленных заведений“ („Материалы к характеристике топливного хозяйства промышленных предприятий“, Харьков, издание журнала „Уголь и Железо“).

видов топлива. Но для выяснения интересующего нас вопроса вполне достаточно данных, касающихся хотя бы некоторых видов топлива. Поэтому мы решили проверить выставленное положение путем анализа влияния железнодорожных тарифов на установление границ потребления подмосковного угля сравнительно с донецким углем. В настоящее время, когда мы заинтересованы в расширении потребления подмосковного угля, представляет самостоятельный интерес проследить насколько этому способствует транспорт и тарифы. Но нужно сказать, что выводы из анализа влияния железнодорожных тарифов на размещение топливопотребления, относятся не только к подмосковному углю, но и к целому ряду других видов так называемого местного топлива.

II

Для определения оптимальных географических границ потребления подмосковного угля сравнительно с донецким, прежде всего необходимо выяснить, что положить в основу масштаба соизмерения их технической и экономической ценности. Подмосковный и донецкие угли чрезвычайно отличаются друг от друга по своим качествам и свойствам, но это не исключает возможности их соизмерения. Если исходить из существующей техники, как это мы и условились делать, то в качестве единицы измерения технической ценности этих углей может явиться их испарительная способность, т. е. количество тонн пара, получаемого при современных условиях с тонны сжигаемого угля. Следовательно, показателем сравнительной экономической эффективности этих углей может быть народнохозяйственная себестоимость тонны пара, получаемого на этих углях.

Основное затруднение при решении поставленной проблемы — на основании какого материала практически осуществить соизмерение технической ценности этих углей? Мы располагаем достаточно обширным и проверенным материалом о теплотворной способности этих углей. Но этого еще недостаточно для определения их испарительной способности, ибо для этого еще необходимо знать степень их использования. Поскольку мы условились исходить из существующей техники, то для нашей цели не годятся данные о теоретическом возможном коэффициенте полезного действия при употреблении различных углей. Единственно пригодным в данном случае может явиться лишь только статистический материал, при том достаточно отражающий существующее положение вещей. Именно поэтому в основу определения показателей технической ценности углей нами был положен обширный материал, собранный эквивалентной комиссией Донугля о среднем коэффициенте полезного действия для определенных видов донецкого топлива, а для подмосковного угля — данные (также статистические, хотя и значительно менее обширные) Теплотехнического бюро Москвугля, которые приводятся ниже (см. табл. на стр. 131).

На основании данных об испарительной способности различных углей становится возможным определение себестоимости тонны пара на этих углях. Для этого прежде всего необходимы данные о себестоимости угля. Нужно отметить, что, к сожалению, совершенно невозможно сопоставление публикуемых данных о себестоимости подмосковного и донецких углей. С одной стороны, это объясняется отсутствием единообразия калькуляции по Москвуглю и Донуглю; с другой — различием производственно-технических условий. Так, например, формально и в Подмосковном бассейне и Донецком себестоимость исчисляется на тонну добычи. Но все дело в том, что в Подмо-

Таблица 1

Марки и сорта	Калорийность Q_p	Средний коэф. полезного действия $П_k$	Испарител. способность $\frac{П_k \cdot Q_p}{640}$
Донецк. угли			
Д	5.600 кал.	64,4	5,6
Г	6.470 "	66,9	6,8
ПКС	6.830 "	68,6	7,4
Ф	7.290 "	71,6	8,1
К	6.920 "	68,6	7,6
ПС	7.180 "	67,0	7,5
Т	7.370 "	66,8	7,6
АП	7.240 "	73,5	8,1
АМ	6.480 "	66,6	7,0
АК	7.150 "	71,7	7,9
АС	6.360 "	66,6	6,5
АРШ	6.510 "	60,9	6,85
АН	6.690 "	52,7	4,4
Подмоск. угли			
К	3.380 "	63,8	3,37
О	2.965 "	64,3	2,98
МС	2.760 "	64,9	2,80

сковном бассейне, как это ни странно, в понятие добычи включается также и порода, извлекаемая на поверхность. К тому же положение весьма осложняется тем, что в Подмосковном бассейне, в результате совершенно единого по своему характеру производственного процесса, одновременно добывается не только уголь, но и огнеупорная глина и сернистый колчедан. Следовательно, фигурирующие повсюду данные о себестоимости по Москвуглю изображают себестоимость не тонны угля, а тонны добычи, являющейся, в сущности, конгломератом совершенно разнородных продуктов. Так что для сравнения себестоимости тонны пара на подмосковном и донецком углях, предвзительно необходимо было соответственным образом переработать, т. е. «очистить» отчетные данные о себестоимости подмосковного угля, дабы сделать их сопоставимыми с данными о себестоимости донецкого угля.

Ни донецкий уголь, ни подмосковный каждый в отдельности не представляют чего-то однородного. И тот и другой представляют собой целую гамму сортов, значительно отличающихся друг от друга. Если говорят о сравнительной конкурентоспособности или о сравнительной экономической эффективности подмосковного и донецкого углей, то под этим подразумевается сравнение какого-либо определенного сорта донецкого угля с каким-либо определенным сортом подмосковного угля. Можно, конечно, в результате сопоставления отдельных сортов сделать обобщение, вывести известные средние показатели для подмосковного и донецкого угля в целом, но лишь при условии предварительного сопоставления по каждому сорту в отдельности. Для осуществления же указанного условия необходимы данные по себестоимости добычи каждого сорта угля в отдельности. К сожалению, до настоящего времени ни Донуголь, ни Москвуголь не занимаются исследованием этого вопроса, ибо во всех их расчетах в качестве калькуляционной единицы является не тонна угля опреде-

ленного качества, а тонна добычи. Но последняя категория совершенно не презентативна, ибо в ней отсутствует представление о качестве добываемого угля. Переработав отчетные данные Донугля и Москвугля за 1927/28 г. путем применения методов калькуляции, о которых мы уже указывали в другом месте¹, нами были выведены приводимые в таблице 2 данные о себестоимости тонны угля каждого сорта в отдельности.

Для определения конкурентоспособности топлива еще недостаточно показателей его технической ценности и данных о себестоимости его добычи, ибо два вида топлива, обладающие одинаковой испарительной способностью и даже одинаковой себестоимостью, с экономической точки зрения не обязательно должны явиться равноценными, так как возможна неодинаковая стоимость их эксплуатации. Следовательно, для определения себестоимости тонны пара, получаемого на различных углях, требуются также данные о стоимости эксплуатации последних. Произведя специальную обработку статистических материалов, собранных Главгортормом, в результате обследования ряда промышленных предприятий, мы получили средние данные о сравнительной стоимости эксплуатации, или, иначе говоря, о сравнительной величине накладных и эксплуатационных расходов на тонну угля различных марок и сортов как Подмосковского, так и Донецкого бассейнов².

На основании вышеприведенных данных была определена (см. табл. 2) себестоимость тонны пара на различных углях на месте добычи.

Таблица 2

Марки и сорта	Себестоимость тонны в 1927/28 г.	Накладн. и эксплуат. расходы на тонну	Себестоимость тонны пара на месте добычи
Донецк. угли			
Д.	6.33 коп.	5.56 коп.	2.12 коп.
Г.	9.32 "	5.57 "	2.19 "
ПЖ.	10.95 "	5.60 "	2.24 "
Ф.	13.39,5 "	5.38 "	2.32 "
К.	11.62 "	5.61 "	2.27 "
ПС.	11.36 "	5.55 "	2.25 "
Т.	11.70 "	5.49 "	2.25 "
АП.	13.54 "	5.23 "	2.32 "
АМ.	9.79 "	5.63 "	2.20 "
АК.	12.81 "	5.31 "	2.29 "
АС.	8.44 "	5.68 "	2.17 "
АРШ.	9.44 "	5.60 "	2.20 "
АСШ.	5.40 "	5.72 "	2.14 "
АШ.	2.57 "	5.78 "	1.90 "
Подмоск. угли			
НК.	6.88 "	5.55 "	3.69 "
О.	5.95 "	5.74 "	3.92 "
МС.	3.86 "	5.91 "	3.49 "

¹ А. Пробст. "О калькуляции себестоимости донецких углей как о проблеме теоретической и прикладной экономики". "Хозяйство Украины", № 11, 1929 г.

² А. Пробст. "К вопросу о накладных и эксплуатационных расходах на минеральное топливо". "Уголь и Железо", № 48, за 1929 г.

Но для определения оптимальных географических границ потребления различных углей нужно исходить из себестоимости тонны пара на местах потребления угля, а для этого в свою очередь требуется определить народнохозяйственную себестоимость железнодорожных перевозок угля.

Еще совсем недавно определение издержек перевозок считалось вообще невозможным, ибо нельзя было определить издержки, зависящие от движения. Но в настоящее время, благодаря ряду работ и в особенности работам проф. Е. А. Михальцева, нужно считать эту проблему в основном разрешенной, так как применение разработанных им методов дает возможность отнести к издержкам, зависящим от движения, в среднем около 70 % всех эксплуатационных расходов. Применение этих методов дало возможность НКПСу, путем соответствующей обработки отчетных данных за 1926/27 г., исчислить среднюю себестоимость $m/км$ железнодорожных перевозок.

С помощью методов проф. Михальцева становится возможным определение не только средней себестоимости всех перевозок, но, основываясь на данных о величине последних, можно определить себестоимость перевозок индивидуального груза и угля в частности. Сущность примененного им метода заключается в том, что себестоимость перевозок исчисляется путем установления величины затрат по отдельным эксплуатационным измерителям. Сопоставляя данные об отклонении величины затрат по отдельным измерителям при перевозке данного груза с данными о затратах по тем же измерителям при средних условиях перевозки (например, учитывая иную, сравнительно со средними условиями, нагрузку на ось для данного груза и на процентное отношение пробега порожняка, свойственное данному грузу и т. п.), возможно установить действительную себестоимость перевозки данного груза. Произведя на основе вышесказанного соответствующие расчеты было определено, что средняя по сети себестоимость железнодорожных перевозок каменного угля при перевозке его на расстояние в 601 км (средняя дальность пробега груза), составляла в 1926/27 г. на тонну-километр:

Эксплуатационные расходы	1,02 коп.
Реновационные отчисления	0,11 "
Социалистич. накопления	0,05 "
Всего	1,18 коп.

Размер социалистического накопления был определен, исходя из 0,6 % — что соответствует фактическому размеру накопления транспорта в 1926/27 г.

Вышеприведенные данные представляют собой себестоимость железнодорожных перевозок каменного угля на $m/км$ при средней дальности пробега последнего (601 км). Для нас же важно определить величину себестоимости перевозки угля на любое расстояние. Воспользовавшись для этой цели специальными работами проф. Михальцева и С. А. Чудова по исследованию коэффициента изменчивости издержек перевозок в зависимости от дальности пробега груза, мы получили соответствующие данные о себестоимости перевозок угля на любое расстояние.

Наконец для получения окончательных данных о себестоимости перевозок угля к вышеприведенным данным было присоединено еще 61 коп. на тонну, — особые расходы — по взвешиванию, нагрузке и выгрузке, станционным расходам, обычно фигурирующих в виде так на-

допускает возможность получения равного коэффициента полезного действия при употреблении любого сорта угля, причем это подтверждает и практика: по ряду промышленных предприятий коэффициент полезного действия котельных, работающих на подмосковном угле, не ниже, чем для донецкого угля.

Поэтому, мы сочли необходимым нанести на картограмму еще вторую границу потребления подмосковного угля (обозначенную сплошной жирной линией). При установлении этой границы принимались уже ранее указанные методологические предпосылки, те же данные себестоимости угля, о стоимости его эксплуатации и перевозок; но при установлении данной границы принимался равный коэффициент полезного действия для подмосковного и для донецкого углей.

Но даже и эта вторая граница потребления подмосковного угля, в сущности, совершенно не учитывает всех возможностей в технике использования (и переработки) этого угля и, следовательно, не учитывает всех перспектив развития потребления подмосковного угля.

Вместе с тем, даже при рассмотрении указанных границ, не трудно убедиться насколько ошибочен взгляд, согласно которого современные размеры добычи подмосковного угля могут быть оправданы будто бы лишь современной напряженностью топливного баланса, требующей использования всех наличных топливных ресурсов, и вместе с тем напряженностью транспорта, не справляющегося с перевозками донецкого топлива. Ошибочно также мнение, что дальнейшее развитие Подмосковного бассейна может оправдать себя только лишь при условии осуществления коренной технической реконструкции, а именно: превращения Подмосковного бассейна в огромный химический комбинат, постройки газопровода и т. п. Это мнение ошибочно, ибо с точки зрения оптимального районирования топливопотребления, с точки зрения минимума общественных затрат на добычу и перевозку топлива, даже при существующей технике использования подмосковного угля необходимо дальнейшее развитие добычи в Подмосковном бассейне, так как настоящей добычи недостаточно для удовлетворения всей потребности топлива даже того района, который обозначен на картограмме.

Мы так сравнительно подробно останавливались на рассмотрении оптимальных границ потребления подмосковного угля, дабы выяснить, в каком направлении должны действовать как непосредственно экономические мероприятия, так и регулирование факторов, определяющих цену на топливо. Но нужно констатировать, что транспорт, являющийся основным ценообразующим фактором, в данном случае влияет как раз в противоположном народнохозяйственным интересам направлении.

На той же картограмме пунктирной линейкой обозначена граница конкурентноспособности подмосковного угля сравнительно с донецким, если исходить не из себестоимости ж.-д. перевозок, а из ныне существующих тарифов на перевозку угля. Все остальные показатели остались те же, какие были приняты при определении первой границы (обозначенной сплошной линией); стоимость же перевозки исчислялась для донецкого угля на основании общего тарифа № 100, а для подмосковного угля на основании исключительного тарифа № 1. Граница конкурентноспособности подмосковного угля, сравнительно с донецким, полученная на основании этих данных, оказывается значительно уже границы, полученной на основе данных о себестоимости ж.-д. перевозок угля.

Расхождение между указанными двумя границами объясняется существующим соотношением цен на подмосковный и донецкий уголь в пунктах его потребления, ибо это соотношение не в пользу подмосковного угля. Столь неблагоприятное для подмосковного угля соотношение цен является результатом соответствующего построения наших железнодорожных тарифов. Вопреки интересам народного хозяйства ж.-д. тарифы на уголь в данном случае способствуют расширению границ потребления донецкого угля за счет сокращения района потребления подмосковного угля. Этот вывод следует не только из сопоставления указанных границ на картограмме, но также из анализа данных о динамике средней дальности пробега по железным дорогам подмосковного и донецкого угля.

Средняя дальность пробега по железным дорогам (в километрах)

Г о д ы	Подмоск. уголь	Донецкий уголь
1896	157	414
1904	167	442
1912	229	547
1922	143	—
1923	164	—
1924	116	653
1925/26	176	691
1926/27	193	732

В довоенные годы увеличение дальности пробега донецкого угля протекало параллельно увеличению дальности пробега подмосковного угля. Совсем иная картина в настоящее время. Несмотря на весьма значительное увеличение средней дальности пробега донецкого угля в последние годы сравнительно с довоенными, средняя дальность пробега подмосковного угля значительно ниже, чем за довоенные годы. Вообще говоря, увеличение средней дальности пробега всех угольных грузов отрицательно отражается на народном хозяйстве. Напротив, увеличение дальности пробега так называемых местных углей (конечно, только до известных пределов), явилось бы фактом положительного порядка, ибо оно как раз способствовало бы сокращению всех угольных перевозок. Вместе с тем, несмотря на все разговоры о расширении потребления подмосковного угля, дальность пробега его ниже сравнительно с довоенным временем. Любопытно отметить, что сокращение средней пробега характерно и для многих других видов так называемого местного топлива; уральские угли сократили дальность пробега с 437 км в 1912 г. до 315 км в 1925—26 г., даже дальность пробега торфа сократилась с 80 км в 1912 г. до 63 км в 1926/27 г.

Столь неблагоприятное для подмосковного угля соотношение цен на топливо привело к чрезвычайно странному факту. Несмотря на растущую напряженность в удовлетворении потребности в угле, все же Москвуголь испытывает весьма серьезные затруднения в сбыте своего угля. При почти всеобщем сокращении запасов угля, как вследствие недостатка топлива, величина месячных запасов по Москвуглю возросла в 1929 г. (в среднем за 9 месяцев) в 2,6 раза сравнительно с предыдущим годом. Затруднения в сбыте подмосковного угля оказались столь значительны, что заставили ВСНХ распределить подмосковный уголь в принудительном порядке путем составления списка промышленных предприятий, обязанных потреблять исключительно подмосковный уголь.

Но указанного мероприятия ВСНХ, конечно, недостаточно. Несомненно, что мы сталкиваемся с косностью потребителей, не желающих потреблять подмосковный уголь; важнее еще, что котельное хозяйство многих промышленных предприятий не приспособлено к потреблению подмосковного угля. Но нельзя игнорировать того, что большинство предприятий просто не заинтересовано в потреблении данного топлива.

Существующее построение железнодорожных тарифов на перевозку угля приводит к такому соотношению цен на подмосковный уголь сравнительно с донецким, при котором интересы индивидуального предприятия, поскольку оно руководствуется принципом хозяйственного расчета, вступает в противоречие с интересами народного хозяйства. Ведь из рассмотрения картограммы ясно, что с точки зрения индивидуального, единичного предприятия невыгодно потребление подмосковного угля за пределами границы, обозначенной пунктиром, несмотря на то, что с точки зрения народного хозяйства выгодно потребление подмосковного угля еще далеко за пределами этой границы. И все это является результатом того, что существующие железнодорожные тарифы создают иллюзию выгоды потребления донецкого угля даже в районе Подмосковного бассейна¹.

Для расширения района потребления подмосковного угля до размеров, требуемых с точки зрения интересов народного хозяйства, также как и вообще для рационализации размещения всего топливопотребления, мы должны действовать не только мерами, аналогично предпринятым ВСНХ, но необходимо также воздействовать на ценообразующие факторы, на рыночный механизм, дабы с их помощью создать условия, стимулирующие отдельные предприятия к потреблению того, а не иного вида топлива.

Собственно говоря установлением исключительного тарифа № 1 на перевозку подмосковного угля и предполагалось создать особо благоприятные условия для расширения потребления последнего. Но несмотря на то, что провозная плата на подмосковный уголь по исключительному тарифу № 1 понижена в среднем более чем на 50%, сравнительно с общим тарифом, все же введение исключительного тарифа не достигает цели. Как мы уже указывали выше, даже при исключительном тарифе, границы конкурентноспособности подмосковного угля сравнительно с донецким уже, чем при себестоимости железнодорожных перевозок. Все дело в том, что, перевозя донецкий уголь даже по общему тарифу, мы, в сущности, перевозим его на весьма льготных условиях, значительно ниже себестоимости перевозок. Объясняется это тем, что тарифная ставка на т/км с увеличением расстояния падает с слишком большой прогрессией, причем падение дифференциальной ставки с увеличением расстояния, как это видно из прилагаемой диаграммы, происходит в значительно большей степени, чем уменьшение самих издержек перевозок. Столь значительное падение дифферен-

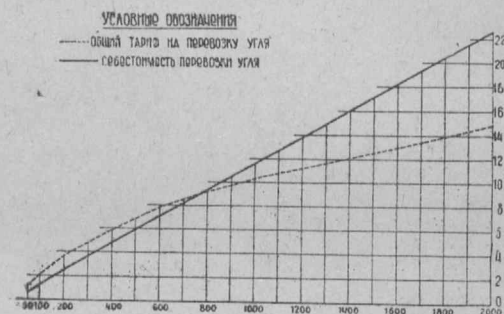
¹ Нельзя все же обойти факт ненормальности нашей политики цен на топливо. Очевидно, что необходимо привести в соответствие с задачами оптимального районирования топливопотребления не только железнодорожные тарифы, но также и отпускные цены. Вместе с тем, заслуживает внимания следующий факт. В то время, как отпускные цены (франко-вагон станция отправления) на донецкое топливо установлены в среднем значительно ниже себестоимости, отпускные цены на подмосковные угли (так же как и на многие другие виды местного топлива) установлены выше себестоимости.

Но такую политику цен и финансирования нельзя расценивать иначе, как политику представления особых льгот потребителям донецкого топлива сравнительно с другими видами топлива.

циальной ставки делает донецкий уголь вполне конкурентноспособным в Центральном районе и дает ему возможность вытеснить подмосковный уголь, да и не только подмосковный уголь. Анализ динамики дальности пробега так называемого местного топлива показывает, что вопреки народнохозяйственным интересам происходит вытеснение донецким углем в центральных и северных районах СССР местного топлива. Ибо современное построение железнодорожных тарифов на уголь создает весьма вредную иллюзию выгоды для народного хозяйства увеличения дальности пробега донецкого угля.

Современное построение железнодорожных тарифов не только не способствует осуществлению оптимального районирования топливопотребления, но весьма существенно противодействует ему. Указанное обстоятельство нельзя не учесть при предстоящем пересмотре ж.-д. тарифов. Вызывает недоумение, что в материалах, подготовленных НКПСом к пересмотру тарифов на уголь, этот вопрос совершенно обойден и в них ограничиваются только указанием необходимости повысить тарифную ставку в среднем на 14%¹. Стремление НКПС приблизить ж.-д. тарифы к себестоимости перевозок вообще является вполне правильным, ибо с нашей точки зрения тарифы должны устанавливаться не в зависимости от платежеспособности грузов, а исключительно в зависимости от себестоимости перевозок. Но именно исходя из этой точки зрения, мы считаем необходимым привести в соответствие с издержками перевозок не только среднюю провозную плату (или начальную тарифную ставку), но и само изменение дифференциальной ставки привести в соответствие с изменением издержек перевозок в зависимости от дальности пробега груза. В противном случае транспорт будет продолжать мешать оптимальному районированию хозяйства.

Мы все время говорили исключительно о подмосковном угле и о влиянии ж.-д. тарифов на районирование его потребления. Но, в сущности, речь идет не только об одном подмосковном угле. Последний имел для нас значение, главным образом, в качестве иллюстрации. Выводы же из предыдущих рассуждений, как нам представляется, должны касаться всей проблемы районирования топливопотребления в целом.



Картограмма 2

¹ См. „Материалы по генеральному пересмотру тарифной системы ж.-д. транспорта СССР в 1929 г.“, вып. III, Уголь. Москва, Транспечать, 1929 г.