

М. Манин-Карлин

Пути рационализации перевозок

„Мы говорили об энергетике, о топливе, об электрической энергии, говорили о разрешении хлебного вопроса. Но есть еще великая задача, не разрешив которую мы в этой огромной стране, занимающей $\frac{1}{6}$ часть поверхности суши, будем беспомощны. Это — транспорт“ (из доклада тов. Г. М. Кржижановского на V съезде советов СССР).

I

Невиданные темпы роста грузооборота железных дорог и водных путей сообщения, дающие все основания полагать, что пятилетний план грузовых и пассажирских перевозок будет выполнен в $2\frac{1}{2}$ года, неизбежно ставят вопрос об ускорении реконструкции транспортного хозяйства и всесторонней рационализации всего перевозочного процесса.

Овладение растущим грузооборотом страны мыслится по линии значительного улучшения всех технических и эксплуатационных измерителей работы транспорта. К числу многочисленных мероприятий НКПС относятся: увеличение сети, усиление путей, выправление профилей на некоторых участках, усиление мостов, электрификация некоторых участков железных дорог, усиление мощности паровоза, увеличение веса поездов, рост подвижного состава, автосцепка, автоблокировка, механизация погрузочно-разгрузочных работ и др. Характер перечисленных мероприятий свидетельствует о том, что транспорт, хотя и с некоторым опозданием, делает все непосредственно от него зависящее, чтобы преодолеть препятствия на пути к полному овладению растущим грузооборотом страны.

Однако все эти меры, своевременное осуществление коих зависит от хода снабжения транспорта металлами и строительными материалами, не могут уже в ближайший 1930/31 год дать тот эффект, который перекрыл бы бурный рост грузооборота.

В свете этих перспектив совершенно исключительное значение приобретает вопрос максимального и последовательно проводимого использования внутренних ресурсов транспорта путем рационализации грузодвижения от очагов производства и заготовки до мест потребления. И в этом деле значительная роль принадлежит клиентуре транспорта, в особенности крупнейшим органам промышленности и торговли.

Наивно предполагать, что транспорт может самостоятельно, без помощи грузоотправителей, значительно улучшить планирование своего хозяйства, повысить эффективность использования подвижного состава, уменьшить порожний пробег вагонов, ускорить оборот товарного вагона и т. д. Система единого планового хозяйства создает реальные предпосылки для

того, чтобы совместными усилиями транспорта и его клиентуры довести затраты труда и средств на перемещение грузов до общественно-необходимых размеров. Эти преимущества советского хозяйства должны быть полностью использованы для облегчения работы транспорта.

В настоящей статье мы ограничиваемся освещением и конкретизацией роли и места клиентуры транспорта — органов промышленности, торговли и кооперации в рационализации грузодвижения.

Реконструкция перевозок должна иметь в своей основе тщательное изучение всех источников потерь на транспорте. Изучение потерь производится сейчас от случая к случаю, эта работа организационно не оформлена и не ведется сколько-нибудь систематически как органами транспорта, так и крупнейшими грузоотправителями. Между тем не будет преувеличением утверждать, что при ближайшем рассмотрении любого плана перевозок, любой крупной перевозочной операции возможна рационализация перевозки. Что же в основном определяет сейчас рациональность перевозки?

В числе основных измерителей работы транспорта, принятых эксплуатационной статистикой НКПС, большое значение уделяется так наз. средней дальности пробега. Этот измеритель служит для определения общего характера грузового движения, для выявления ухудшений или улучшений в перевозке грузов. На основании этой средней дальности пробега грузов Центральный комитет по перевозкам и хозяйственные предприятия делают выводы о степени выполнения директив правительства об уменьшении излишних пробегов и т. д.

Пятилетка транспорта также рассматривает среднюю дальность пробега как показатель, характеризующий большую или меньшую степень эффективности использования транспортных средств. Так, в выпущенной недавно брошюре «Транспорт в пятилетке» автор Н. Хрулев так определяет потерю от удлинения среднего пробега: «Одним из показателей нерационального использования транспорта служит увеличение дальности расстояния перевозки грузов. В то время как в 1913 г. все грузы перевозились в среднем на расстоянии 496 км, теперь они перевозятся на расстоянии: в 1926/27 г. — 601 км, в 1927/28 г. — 586 км. А так как каждый лишней километр пробега вся масса перевозимых грузов, то становится очевидным, что народное хозяйство переплачивает за этот перепробег громадные деньги».

Составители сборника «Основные проблемы транспорта СССР и перспективы его развития» (под ред. проф. С. В. Коган-Бернштейна) не видят в этом росте среднего пробега груза ничего угрожающего, объясняя его изменением политических и экономических условий жизни страны. По мнению авторов этого сборника «средний пробег грузов не только не остановится, а будет хотя и медленно, но возрастать».

Итак по мнению одного работника Госплана рост средней дальности пробега грузов по сравнению с 1913 г. является крупным источником потерь на транспорте, по мнению другого — увеличение среднего пробега не представляет собой ничего неестественного.

Первые работы по составлению рациональных планов перевозок (по методу конторы «Планперевозка») показали, что к среднему пробегу, как

к критерию для суждения о рациональности перевозки, необходимо подходить чрезвычайно осторожно.

Эксплуатационная статистика НКПС определяет средний пробег грузов по формуле

$$\text{Ср. пробег} = \frac{T\text{-км (тонно-километры)}}{T \text{ (тонны)}}$$

Всякое увеличение T должно привести к уменьшению среднего пробега во столько раз, во сколько увеличится T . T составляется путем подсчета всего количества данной категории груза, перевезенного по накладным. Если 1.000 тонн угля перевезены по 3 отдельным дорожным документам, т. е. 3 раза пред'явлены к погрузке на различных станциях, то статистика НКПС считает перевезенными 3.000 тонн угля. И так, 1.000 тонн угля, добытых на шахте, будучи пред'явлены 3 раза к погрузке, дают в 3 раза меньший средний пробег. Но ведь каждое лишнее пред'явление груза к перевозке создает лишнее звено в товарообороте, нарушает принцип транзитности отправок, увеличивает погрузочно-разгрузочные операции, излишне загружает промежуточные склады, увеличивает себестоимость перевозок (начальные расходы по перевозке повышаются в 3 раза) и т. д. Если построить перевозки так, чтобы товар от мест производства на коротких железнодорожных отрезках подвозился в пристанские базы, а оттуда по новому железнодорожному документу переваливался до пунктов потребления, то мы получили бы значительно более благоприятный средний пробег, чем при отправке груза транзитом от пункта производства до мест потребления, т. е. при более рациональной его перевозке.

Из этого мы должны сделать вывод, что средний пробег, показываемый эксплуатационной статистикой НКПС без тщательного анализа всего комплекса перевозочных операций, не является ни в какой мере показательным для суждения о степени рациональности перевозки или транспортного плана. Железные дороги САСШ, чтобы получить более правильный индекс перевозок, определяют среднюю дальность пробега путем деления всего количества тонно-миль на общее количество тонн (продукции), выпущенных в первые.

Необходимо изменить методологию исчисления среднего пробега. Последний должен определяться путем деления всего тонно-километража на количество произведенной и перевезенной продукции. За снижение этой новой средней дальности пробега должна быть объявлена борьба. Ориентировка же на «средний пробег», показываемый статистикой транспорта, может создать представление о рациональном использовании транспорта, хотя фактически будет иметь место обратное явление.

II

Проблема рационализации на транспорте неразрывно связана с планированием перевозок. В системе обмена и распределения, в особенности в области перемещения грузов, наблюдаются элементы стихийности, беспланоности, подчас явной бесхозяйственности, находящиеся в резком противоре-

ции со всей системой нашего планового хозяйства. Если мы научимся подчинять какому-то общему плановому началу сферу передвижения сырья и готовых продуктов, то мы естественно достигнем какой-то закономерности в направлении грузовых потоков и получим возможность восполнить тот пробел — невыясненность межрайонного обмена, — который является одним из существенных препятствий к реконструкции транспортного хозяйства в сочетании с другими отраслями народного хозяйства.

До сего времени мы не имеем единой теории и практики планирования перевозок. Действующая ныне система планирования регламентирует только форму так наз. планов (род груза, количество подвижного состава, время погрузки и грубо ориентировочное — от дороги к дороге — направление), не подвергая критическому анализу содержания плана с точки зрения целесообразности предложенных грузоотправителем путей следования груза, времени использования транспортных средств. Проблема пространства в этом «планировании» игнорируется, а центр тяжести переносится на распределение подвижного состава по времени погрузки. Построение этих плановых заявок не создает уверенности в такой конфигурации грузовых потоков, которые бы стимулировали и облегчали укрупнение отправок и их маршрутизацию. К существенным недостаткам действующей системы планирования следует отнести также недостаточную взаимную связанность порайонных перевозочных заявок, что затрудняет сколько-нибудь точное предварительное выявление межрайонного обмена. Отсутствие централизованных планов перевозки данной продукции, рассмотрение плановых заявок в децентрализованном порядке в многочисленных районных комитетах по перевозкам с полным игнорированием взаимосвязи всей сети производственных пунктов и всей сети пунктов потребления несомненно влекут за собой перепробеги, встречности, ненужные перевозки.

Планы железнодорожных перевозок как общее правило не увязаны с речными и морскими перевозками. До сего времени нет единой методологии одновременного сочетания железнодорожных, речных и морских перевозок.

Затем система планирования, сведенная к плановым заявкам, ни в какой мере не может служить основанием для доведения реальных затрат труда и материальных средств для выполнения перевозочного плана до общественно необходимых размеров.

Представляя собой некоторую ценность в качестве грубой ориентировки для регулирования подвижного состава, разрабатываемые ныне хозяйственными предприятиями плановые заявки должны уступить место более совершенным, рациональным планам перевозок, имеющим социалистическую сущность и форму. Рациональный оперативный план перевозок должен быть построен таким образом, чтобы для его выполнения потребовалось относительно минимальное в данных условиях производства и транспорта количество затрат живого и овеществленного труда.

Этот общий и обязательный принцип определяет следующие методы построения рационального плана:

1. Отдельные очаги производства должны прикрепляться к определенным местам потребления в таком транспортном взаимодействии всей сети производств со всей сетью потребления, которое давало бы наименьший суммовой километраж пробега данного груза (поскольку этот суммовой вагоно-осе-километраж дает максимальное приближение к наименьшим издержкам транспорта).

2. Одновременное использование железнодорожных, речных и морских путей сообщения должно производиться в таком сочетании, которое обеспечивало бы наименьшие затраты.

3. Рационально построенный план перевозки, давая представление о степени транспортного тяготения районов потребления к определенным местам производства, должен послужить материалом как для рационализации системы распределения планируемого продукта, так и для решения вопросов о выборе оптимального в транспортном отношении места производства.

4. Конфигурация грузовых потоков должна стимулировать и облегчать укрупнение отправок и их маршрутизацию.

Теория планирования, базирующаяся на перечисленных принципах, возможна только в системе планового хозяйства и находится в резком противоречии с системой капиталистических отношений.

Составленные на основе этих основных принципов перевозочные планы, определяющие пути и средства преодоления пространственного разрыва между очагами производства и местами потребления, получили название планов в пространстве в отличие от тех плановых заявок, о которых мы говорили выше и которые главным образом трактуют о количестве и сроках потребного для перевозки подвижного состава.

Разработкой методологии составления планов в пространстве занята Межведомственная контора по планированию и рационализации перевозок («Планперевозка»). Размеры настоящей статьи не дают нам возможности подробно остановиться на практических результатах первых работ Планперевозки. Устраняя излишние перевозки, явные или скрытые встречности, перепробеги, рациональные планы, разработанные Планперевозкой, дают огромное уменьшение суммового пробега грузов, превышающее по отдельным грузам сотни миллионов тонно-километров и дающее миллионы рублей экономии.

Выше мы отметили, что наименьший суммовой километраж, к которому должен стремиться составитель рационального плана, целесообразен лишь постольку, поскольку он способствует сокращению издержек транспорта на перемещение груза. Однако не трудно убедиться в том, что наименьший суммовой километраж не отвечает полностью принципу наименьших издержек транспорта. Законченная НКПС сложная работа по определению себестоимости перевозок дает для 1928/29 года значительные колебания в себестоимости на отдельных дорогах сети. Так себестоимость тонно-километра на самой «дешевой» дороге — Омской — составляет 0,91 коп. (включая отчисления на реновацию и расширенное воспроизводство с учетом расходов по начальным и конечным операциям), а на наиболее «дорогой» — М.-Бел.-Балт. — 2,69 коп., т. е. в 3 раза больше. Значительные колебания

зависят от различной густоты движения, разных расходов на поддержание имущества дорог, величины зарплаты, соотношения грузового и пассажирского движения, от профиля дороги, от среднего веса товарного состава и др.

Из факта значительных колебаний в себестоимости перевозок на отдельных дорогах нельзя однако сделать вывод, что при составлении планов необходимо избегать или значительно сокращать перевозку по дорогам дорогам с передачей грузов на более дешевые и с одновременным удлинением пробега грузов. Такое механическое разрешение вопроса было несомненно крупнейшей методологической ошибкой. Это способствовало бы неравномерному распределению грузового движения и привело бы к увеличению себестоимости так наз. «дорогих» дорог. Поэтому при составлении планов перевозки в пространстве необходимо на наш взгляд ориентироваться на среднесетевую себестоимость перевозки. Это положение предопределяется общим взглядом на все наши железные дороги как на единый транспортный организм, ни один участок которого не может быть изъят из эксплуатации даже при значительно против средней, увеличенной себестоимости эксплуатации этого участка.

Мы полагаем, что в ближайшие годы, на первой стадии развития новой системы планирования перевозок, существенные отклонения от принципа наименьшего суммового километража будут иметь место главным образом по следующим причинам: недостаточная пропускная способность узлов, затрудненность отдельных участков, необходимость загрузить явно порожние направления.

Действительно план перевозок, недостаточно увязанный с пропускной возможностью узлов, грозит превратиться в ненужную теоретическую схему нереальных грузовых потоков.

Порожний пробег товарного вагона к общему пробегу составляет около 29%; порожний пробег к груженому составляет около 41%. Если бы эти 41% уменьшить до 10%, то себестоимость перевозки уменьшилась бы в среднем на 18%. Составитель плана всегда должен иметь в виду стремление направить грузы на порожние направления. Задача дальнейшей проработки и усовершенствования методологии планирования перевозок регламентировать порядок и предел привлечения грузов на закрепившиеся порожние направления в случае, когда это может вызвать некоторое увеличение общего тонно-километража. Бесспорно лишь, что плановое хозяйство имеет в своем распоряжении средства для борьбы с такими потерями, как порожние направления. Рациональный план перевозок представляет собой одно из действительных средств этой борьбы.

План перевозок грузов в пространстве есть одновременно план централизованного распределения продукции всех пунктов производства между всеми местами потребления. В связи с этим исключительное значение для построения плана приобретают вопросы ассортимента и максимальной стандартизации. Каждый отдельный план может охватить лишь группу товаров, заменяемых один другим. Так, например, независимо от мест добычи вся соль делится на 3 незаменимых друг другом вида соли — пищевую, столовую, промышленную; 89 марок донецких углей сведены до 21 взаимозаменяемых

групп и т. д. Каждое укрупнение взаимозаменяемой группы в пределах данной отрасли хозяйства способствует большей рационализации перевозок, поскольку таким укрупнением достигается большая свобода маневрирования при выборе направлений и путей следования груза.

Как общее правило в пределах определенной отрасли хозяйства и данного общего количества продукции этого хозяйства может быть достигнута тем большая рационализация перевозок, чем больше будет так наз. взаимозаменяемых групп продуктов. Поэтому несомненно, что сокращение стандартов в промышленности и торговле будет способствовать большей рационализации перевозок и лучшему разрешению проблемы планирования.

III

На закончившейся недавно Всесоюзной топливной конференции много внимания было уделено проблеме перевозки огромных масс весотеряющих грузов (уголь, нефтепродукты, дрова и др.), а в связи с этим и размещения промышленных предприятий. Взаимная связанность этих трех проблем — энергетической, транспортной и размещения промышленности — вполне естественна и соответствует плановому характеру нашего хозяйства.

К 1932/33 г. предполагается рост грузооборота транспорта до 600 млн. тонн, к 1937/38 г. — до 900 млн. тонн против 151 млн. тонн в 1927/28 г. Эти огромные количества грузов должны в условиях планового хозяйства получить рациональное распределение по направлениям, значительно отличающимся от тех грузовых потоков, которые складывались исторически, под воздействием таких случайных, свойственных капиталистическому обществу, факторов, как стихийное размещение очагов производства, ориентированных на иностранное сырье и топливо, платежеспособные тарифы, случайности рынка и др. Законы социалистической экономики должны исправить сложившиеся неправильно грузовые потоки, должны планомерно строить новые, руководствуясь принципом наименьших трудовых затрат на весь производственный процесс.

В условиях экономики переходного периода вопрос о наибольшей эффективности огромных капиталовложений имеет исключительное значение для нашего социалистического строительства. Выбор места для постройки промышленного предприятия без тщательного учета транспортного фактора является постоянным источником потерь.

Этот фактор (транспортный) в нынешних условиях является едва ли не самым важным. Строя заводы, фабрики вблизи источников топлива, сырья, мы этим самым избегаем непроизводительных перевозок огромных масс весотеряющих грузов и ориентируемся на загрузку транспорта только готовыми фабрикатами и полуфабрикатами. Этим не только разрешается проблема нормального питания предприятий основными массами сырья или энергии, но и уменьшается зависимость их от транспорта. Об этом говорил Ленин: «В план должно входить рациональное размещение промышленности в России с точки зрения близости сырья и возможности наименьшей потери труда

при переходе от обработки сырья ко всем последовательным стадиям обработки полуфабрикатов, вплоть до получения готового продукта» (т. XXII).

Отказываясь от капитальных вложений в завод, который во взаимодействии с другими однородными заводами имеет отдаленный район потребления своей продукции, и перенося при прочих равных условиях эти ассигнования на постройку или расширение завода, имеющего более благоприятный рынок сбыта, мы этим самым также содействуем разрешению транспортной проблемы. У Форда «экономия во фрахте на какую-нибудь долю цента на часть решает вопрос о месте завода».

Каковы же пути для правильного определения транспортной слагаемой и выявления ее влияния на издержки производства в целом?

Мы не мыслим себе какого-либо промышленного предприятия вне взаимодействия с другими предприятиями однородного производства. В плановом хозяйстве нельзя, например, рассматривать производство одного цементного завода без взаимосвязи с другими заводами.

При составлении плана перевозок какого-либо продукта на ближайший год мы исходим из предположения, что общая себестоимость собственно производства при данном размещении промышленных пунктов остается неизменной. Отвлекаясь на время от этой производственной себестоимости, как величины для данного периода постоянной, мы стремимся уменьшить переменную величину — издержки транспорта, зависящие от пути следования, средств сообщения, маршрутизации, рационализации погрузки-разгрузки, ускорения доставки, степени предохранения груза от порчи в пути и т. д.

Прикрепление пунктов производства к пунктам потребления в транспортном взаимодействии всей сети производственных пунктов со всей сетью потребления выявляет транспортную слагаемую как в стоимости продукта каждого производственного пункта в отдельности, так и в средней стоимости этого продукта. Это дает основание для безошибочных выводов о тех изменениях в размещении предприятий, производящих данный продукт, которые диктуются непосредственно и только факторами транспортного порядка. Для некоторых грузов, в стоимости которых издержки транспорта занимают значительное место (соль, хлеб, зерно, строительные материалы и т. п.), транспортный фактор имеет преобладающее значение.

План перевозок алебаstra показал, что с точки зрения интересов транспорта нынешнее размещение алебастровой промышленности нерационально. Из общего количества 660.000 т алебаstra, распределенного Стройоб'единением в 1929/30 г., производство около 300.000 т (более 45%) сосредоточено в Артемовском заводе, на Украине. Остальные 55% продукции падают на 15 разных заводов. Вследствие недостаточного развития производства алебаstra на заводах Центрально-промышленного и Северо-западного районов Артемовский завод вынужден снабжать Ленинград в груженом угольном и частично хлебном направлении. Если сырьевые ресурсы других районов достаточны для расширения производства таких заводов, как Ленинградский, Ярославский, Муромский, Харьковский, Ташкентский, Свердловский и Бакинский, и себестоимость производства не будет значительно пре-

вышать себестоимость Артемовского завода, есть все основания для требования о развитии этих заводов.

Из плана перевозок пищевой соли необходимо сделать следующие выводы, построенные исключительно на анализе транспортной слагаемой: производство Павлодарского солепромышленного района необходимо увеличить за счет продукции Илецкого района; расширение сибирских соляных промыслов не только уменьшит железнодорожный пробег соли до сибирских пунктов потребления, но и приведет к сокращению завоза крымской соли во Владивосток иностранными судами, фрахт которых оплачивается в иностранной валюте. Также целесообразно в интересах транспорта увеличить производство Куулинского солепромышленного района, несколько сократив добычу соли в Херсонском районе и в Крыму.

План перевозки мела свидетельствует о беспорядочности организации добычи мела. Даже при рационально построенном развозе средний пробег мела составляет 878 км, т. е. почти на 50% выше среднего пробега по сети. Максимальный пробег мела достигает 9.425 км на пути Коротояк—Владивосток. При стоимости мела в 10—12 руб. за тонну на станции отправления тарифный расход по перевозке от Коротояка до Владивостока составляет 95 р. 78 к. за тонну, а себестоимость перевозки на этом пути превышает 150 рублей. Несмотря на то, что меловые горы имеются в разных пунктах Союза, меловые разработки сконцентрированы в 5 местах Центрально-черноземной области, что приводит к чудовищному увеличению радиуса развоза мела и убыточному для народного хозяйства использованию подвижного состава.

Огромные капитальные вложения, запроектированные в цементной промышленности, должны получить такое пространственное назначение, которое бы не только сократило средний пробег цемента, но и способствовало бы загрузке подвижного состава в закрепившихся порожних направлениях. В первую очередь необходимо (при достаточной сырьевой базе) увеличить производство заводов, расположенных в Северо-западной области (Чудовский и Ленинградский заводы), пустить в эксплуатацию Байкальский завод, расширить производство Яшкинского завода в Сибири и, во избежание завоза цемента через загруженные узлы Батраки—Кинель или через Каспийское море, увеличить производство Хилковского завода в Средней Азии. Явно недостаточно развит также Уральский завод.

Эти выводы позволяют сделать анализ транспортной слагаемой. Дополнительное изучение этого вопроса в связи с факторами наличия сырья, рабочей силы должно облегчить определение идеального штандорта предприятий данной отрасли промышленности.

IV

Нерациональное использование подвижного состава железных дорог идет в основном по линии недостаточной загрузки вагона и медленного его оборота. Потери в этой области должны быть устранены совместными усилиями транспорта и его клиентуры. Одному транспорту эта задача явно не под-

силу, так как часто инициатива загрузки вагона и создания условий для ускоренного его продвижения (в смысле увеличения коммерческой скорости) принадлежит грузоотправителю.

Только сейчас, благодаря окончанию НКПС работ по определению себестоимости перевозок, мы имеем ориентировочные цифры о влиянии загрузки вагонов на себестоимость перевозок.

Колебания себестоимости в зависимости от загруженности вагона показаны на следующей таблице (предположительные данные НКПС на 1930/31 г. для всей сети железных дорог при среднем пробеге в 600 км):

Загрузка вагона, в тоннах	Себестоимость 1 тонно-километра, в коп. (эксплоатационные расходы, реновация и на расширенное воспроизводство)	Загрузка вагона, в тоннах	Себестоимость 1 тонно-километра, в коп. (эксплоатационные расходы, реновация и на расширенное воспроизводство)
2	7,73	11	1,58
3	5,25	12	1,57
4	4,02	13	1,475
5	3,28	14	1,39
6	2,78	15	1,325
7	2,44	16	1,26
8	2,18	17	1,205
9	1,97	18	1,15
10	1,81		

Каждый недогруз вагона хотя бы на 1 тонну является потерей в народном хозяйстве.

Возможности наши в области укрупнения отправок до сего времени недостаточно исследованы и не использованы. В 1927 г. о-во «Транспорт» произвело обследование отправок Московского узла для определения общего грузового фонда узла, интенсивности грузовых потоков по отдельным направлениям и возможности укрупнения отправок.

Некоторые выводы из этого обследования до сих пор сохраняют свою злободневность. Средний (за сентябрь) вес предъявленной к погрузке отправки, включая повагонные и партионные, составлял 1,7 т, понижаясь по отдельным станциям узла до 0,55 т. Из всего количества отправок 72,7% падало на отправки до 1 т. Если исключить партионные грузы, то средний вес предъявленной к погрузке отправки составлял 0,77 т. Средняя загрузка отправленного из узла вагона, включая партионные грузы, составляла 5,1 т (без партионных 3,2 т).

Но недостаточной загрузкой вагона не исчерпываются потери транспорта. Сборный вагон, не имеющий направления в один пункт назначения, имеет в пути большое количество сортировочных пунктов. Это обстоятельство резко сокращает коммерческую скорость движения груза (до 3—5 км в час против технической скорости примерно в 20 км).

Требование об укрупнении отправок встречает серьезные возражения со стороны некоторых отправителей. Их доводы сводятся к следующему: имеются директивы о развитии транзитных отправок непосредственно с фабрики, завода до первичного кооператива; промежуточных, посреднических

звеньев, в адрес которых можно было бы направлять кружные отправки, должно избегать. Транзитность противоречит по их мнению принципу укрупнения отправок.

На первый взгляд это утверждение может показаться справедливым, так как транзитная доставка товаров объективно предполагает размельчание отправок.

Это противоречие лишь кажущееся.

Для укрупнения отправок нужны следующие основные условия: а) наличие крупной сортировочной площади, связанной веткой с железнодорожной магистралью, и б) концентрация большого количества мелких транзитных отправок различных производств на этой ограниченной группировочной площади. Отдельные, даже крупные грузоотправители как общее правило не обеспечены этими условиями.

Необходимо эту группировку грузов возложить на НКПС через подведомственное ему объединение «Союзтранс». Передачу мелких отправок для группировки Союзтрансу в ряде пунктов крупного грузооборота необходимо сделать принудительной в том случае, если грузоотправитель сам не имеет возможности полностью загрузить вагон с назначением его в один сдаточный пункт.

В новом уставе железных дорог должно быть предусмотрено право органов транспорта объявлять станцию принудительной группировки грузов. Естественно, что обязательства транспорта по отношению к грузоотправителям должны быть четко регламентированы; в частности должно быть ограничено время задержки группируемых грузов, во избежание возникновения потерь в товарообращении, превышающих потери на транспорте от недостаточной загрузки вагонов.

К числу мероприятий, могущих повысить эффективность использования вагонов и ускорить их оборот, принадлежит также система организации так называемых веерных баз. Практика их применения у нас совершенно недостаточна. На этом вопросе, равно как на проблеме размещения сортировочных складов и распределительных баз кооперации, мы остановимся особо.

V

Наметившийся за последние годы, с одной стороны, некоторый разрыв между растущими требованиями промышленности и сельского хозяйства к транспорту и провозной способностью железных дорог, а с другой — явное недоиспользование водных путей сообщения имели следствием директиву правительства о всемерном привлечении грузов на воду.

Естественно, что комбинированное использование железнодорожного, речного и морского путей сообщения должно производиться на основе принципа наименьших издержек транспорта на перемещение грузов. Советский Союз — единственная страна в мире, где имеются реальные условия для обеспечения целесообразного сотрудничества этих видов транспорта. Однако ни нынешние организация и система планирования перевозок, ни построение

железнодорожных и водных тарифов не способствуют такому сотрудничеству.

Хозяйственные организации, добросовестно выполняя директиву правительства, направляют грузы на воду, руководствуясь как правило тарифами и наибольшей коммерческой выгодностью. Центральный комитет по перевозкам, рассматривая планы водных перевозок отдельно от железнодорожных, не подвергает критическому анализу методы направления грузов на воду во взаимодействии с железнодорожными перевозками.

В водных фрахтах до сих пор сохранились следы жесткой конкуренции частных пароходств с железнодорожными компаниями. В какой мере влияние устаревших водных фрахтов на направление грузов на воду не отвечает интересам народного хозяйства и в частности транспорта, видно из следующего. Провоз одной тонны хлебных грузов в прямом смешанном сообщении за водную часть пути от Самары до Москвы на расстоянии 1971 км стоит 8 р. 10 к., а от Шилова до Москвы за 501 км — 8 р. 40 к.

Итак, в плановом хозяйстве, ориентирующемся на абсолютную стоимость издержек производства, 1971 км водного пробега приравнены тарифами к 501 км той же водной магистрали.

Мы могли бы привести многочисленные примеры решительного несоответствия наших тарифов требованиям планового хозяйства. Из этого необходимо сделать вывод — направление грузов на воду не должно определяться сопоставлением размеров провозных тарифов в железнодорожных, водных и смешанных железнодорожно-водных сообщениях. Бесплановое, базирующееся на нынешней тарифной системе, привлечение грузов на водные пути сообщения должно уступить место такому использованию водного тоннажа, при котором себестоимость перевозки по воде, будучи присоединена к себестоимости перевозки по железной дороге, дала бы в итоге наименьшие издержки транспорта.

Отсюда необходимо сделать второй вывод — направление грузов на водные пути во взаимодействии с железной дорогой при прочих равных условиях имеет свой теоретический предел, который определяется себестоимостью перевозки по воде, равной экономии, приносимой устранением избегнутого пробега по железной дороге.

Естественно, что в себестоимости перевозки водным транспортом необходимо учитывать потери от удлинения срока доставки груза, возможного увеличения раструски, убыли в пути, на излишних перевалках и др. Упомянутый предел направления на воду расширяется, если порожнее водное направление противопоставляется затрудненному железнодорожному или излишне перегруженному узловому пункту.

По водным перевозкам нет сколько-нибудь обоснованных материалов о себестоимости перевозок, если не считать запроектированных по пятилетнему плану средних цифр себестоимости речных перевозок: 1930 г. — 0,549 коп. за тонно-километр, 1933 г. — 0,512 коп. Если сопоставить эти данные со среднесетевой себестоимостью, запроектированной для железных

дорог, то окажется, что 1 км железной дороги эквивалентен 3 км речным. Однако анализ отчетов отдельных пароходств за 1928 г. свидетельствует о больших колебаниях в себестоимости перевозок по отдельным пароходствам, которые (колебания) на отдельных полусах составляют 0,41 (Волжский бассейн) и 4,28 коп. за тонно-километр (Селенгинское пароходство). Таким образом среднесетевая себестоимость тонно-километра железной дороги равна для Волжского бассейна примерно 3-3,5 тонно-километрам водного пробега, а для наиболее дорогой системы — около 3,8.

Мы не имеем возможности в небольшой статье подробно остановиться на проблеме себестоимости речных и морских перевозок во взаимодействии с себестоимостью жел.-дор. транспорта.

Было бы глубокой ошибкой на данном этапе развития нашего транспортного хозяйства из сопоставления себестоимости перевозок на отдельных «дорогах» реках с железнодорожной себестоимостью делать выводы о нецелесообразности широкого использования этих водных путей. Все наличные перевозочные возможности должны быть полностью поставлены на службу задачам выполнения пятилетнего плана. Водная энергия у нас явно недоиспользована. Несмотря на общий недостаток вагонного парка, широко практикуются перевозки грузов по железным дорогам, параллельным к «конкурентному» водному пути. Например до сих пор экспортная руда из Никополя (на берегу Днепра) транспортируется в Николаев и Мариуполь по железной дороге в явно загруженном направлении, оттягивая подвижной состав с железнодорожной сети и оставляя перевозочные возможности Н. Днепра явно неиспользованными. Нельзя останавливаться перед временными затратами на увеличение глубин, постройку судов с усиленным креплением, увеличение тоннажа, уплотнение работ парового и непарового флота, механизацию перегрузочных работ и др. Эти мероприятия, уменьшая себестоимость водных перевозок, будут способствовать разгрузке железных дорог. Максимальная загрузка всех водных путей должна производиться не механически, а в порядке общего плана железнодорожных и водных перевозок, с хозяйственно-целесообразным сочетанием этих видов транспорта.

Для исчерпывающего разрешения проблемы комбинированного использования железнодорожных и водных путей сообщения необходимо ускорить работы по определению себестоимости перевозки в отдельных речных бассейнах в малом и большом каботаже. Только по мере расширения и углубления научно-исследовательской базы на транспорте возможна плановая организация сотрудничества всех средств перемещения грузов.