

Реформа железнодорожных тарифов

Наши железнодорожные тарифы в дореволюционное время строились на основе платежеспособности грузов, т. е. на способности грузов переносить транспортные издержки без ущерба для развития производства, сбыта и перевозок.

Система тарифов, построенная по принципу платежеспособности, была введена также и на железных дорогах Союза и существует с некоторыми небольшими изменениями и до настоящего времени. По мере перехода нашего народного хозяйства от восстановительного к реконструктивному периоду, роста удельного веса обобщественного сектора и развития плановости в нашем хозяйстве, а также установления твердых цен на многие продукты широкого потребления система платежеспособных тарифов уже не может удовлетворить потребностям народного хозяйства Союза в целом и нашего транспортного хозяйства в особенности.

XVI партс'езд в своем постановлении уже сказал свое веское слово, что транспорту надо уделить особое внимание, ибо он составляет сейчас «узкое место» в нашем народном хозяйстве. Необходимо поэтому, чтобы хозяйство транспорта было поставлено на должную высоту для бесперебойного выполнения возложенных на транспорт задач. Достаточно указать, что в то время как многие отрасли промышленности дают на вложенный в них капитал до 10—15 и даже более процентов социалистического накопления, транспорт до последнего времени не приносил почти никакого дохода, а ассигнования за счет бюджетных сумм составляли сравнительно скромные цифры. Лишь за последнее время социалистическое накопление и на транспорте начинает давать ощутимые величины, например для 1929/30 г. около 700 млн. руб., что составит на основной капитал железных дорог около 6% (по данным НКПС). Этот поворот в финансовом хозяйстве железных дорог находится в полной зависимости как от бурного роста грузооборота железных дорог и сокращения эксплуатационных расходов, так и от произведенного с 1926 г. повышения тарифов на многие грузы. Однако несмотря на сравнительное благополучие железных дорог в финансовом отношении, в остальной части хозяйство железных дорог далеко от благополучия.

Не говоря уже о недостатках в техническом отношении, по оборудованию железных дорог подвижными составами и проч., в самых условиях перевозок до сих пор имеются довольно значительные пробелы. Прежде всего до сих пор не налажена еще как следует плановость перевозок, что в значительной мере объясняется недостаточным вниманием к этому делу со стороны наших ведомств и хозяйственных организаций, вследствие чего имеют место встречные перевозки, переотправки и переадресовки в узлах, затрудняющие работу железнодорожного транспорта. Точно так же имеет место малое использование водного транспорта, что влечет за собой перегружен-

ность некоторых железнодорожных направлений и т. п. Наконец далеко не в достаточном объеме применены на железнодорожном транспорте рационализаторские и реконструктивные мероприятия. Одной из причин отмеченного являются недостатки действующей тарифной системы. Система эта в том виде, как она сейчас существует, обладает и другими, кроме указанного выше, недостатками. Главнейшие из них заключаются в том, что при проведении в 1926 г. надбавок к тарифу путем огульного повышения ставок на различные проценты, нарушены были соотношения между тарифами на отдельные грузы одной и той же группы товаров, вследствие чего произошли изменения в направлениях перевозок, увеличились в некоторых случаях пробеги грузов и т. д. Затем к недостаткам действующей тарифной системы следует отнести также обилие так называемых исключительных тарифов, установленных в изъятие из общего тарифа и для разных грузов, по разным основаниям сильно загромождающих тариф и нередко аннулирующих значение общих тарифов для отдельных грузов. Следующими весьма важными недостатками действующей системы являются существование огромного количества различных сверх провозной платы сборов и бессистемность построений тарифной номенклатуры. Если ко всему сказанному добавить еще частые изменения в течение одного и того же года тарифов и вытекающую отсюда неустойчивость их, мы будем иметь более или менее ясное представление о главнейших недостатках тарифной системы железных дорог.

Общий пересмотр тарифной системы транспорта вызван был главным образом вышеуказанными причинами, причем в преподанных для пересмотра директивах правительства отмечалась необходимость произвести этот пересмотр «в соответствии с новыми требованиями народнохозяйственного строительства в целом и отдельных отраслей ее хозяйства и районов в частности, не повышая при этом среднего уровня тарифов».

Другим постановлением правительства задача пересмотра определялась более конкретно, а именно предуказано было, что «задачей предстоящей тарифной реформы должно быть покрытие всех эксплуатационных расходов и восстановление изнашивающегося железнодорожного хозяйства, причем проведение этого принципа должно иметь в виду содействие:

а) индустриализации страны применительно к заданиям генерального и перспективного плана;

б) приобщению к хозяйственной жизни новых районов и источников развития производительных сил и

в) наиболее целесообразному с народнохозяйственной точки зрения размещению промышленности и сельского хозяйства» (постановление СНК СССР от 4/IX 1928 г.). Наконец, последнее постановление (СНК СССР от 26/II 1930 г.), дающее подробные основания для общего пересмотра тарифной системы, в главных частях сводится к следующим директивным указаниям:

а) общий пересмотр тарифной системы должен быть произведен в сторону приближения тарифов к себестоимости перевозок,

б) общий уровень тарифов должен быть сохранен на высоте тарифного индекса 1926/27 г.,

в) тарифы не должны опускаться ниже расходов железных дорог, зависящих от движения.

Мотивы перехода к тарифам, построенным по себестоимости перевозок, изложены в начале статьи. Необходимо лишь отметить, что полный переход ныне же от платежеспособных тарифов к тарифам, построенным по себестоимости, для топлива и многих видов сырья был бы недопустим в виду возможности большой ломки в условиях производства и потребления сырья и изделий. Поэтому в директиве правительства предусмотрен постепенный переход, и в текущем пятилетии устанавливаются тарифы лишь в сторону приближения к себестоимости.

Второе директивное постановление правительства от 26/II 1930 г. — о сохранении общего уровня тарифов на высоте тарифного индекса 1926/27 г. — имеет в виду увеличение социалистического накопления на транспорте, так как по мере сокращения расходов железных дорог при стабильности тарифов накопление будет расти, что и имеет место в настоящее время. А именно, исходя из средней величины тарифов в 1926/27 г. в 1,39 коп. с 1 т-км, мы имеем за ряд лет следующие величины накопления:

	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30
	(в копейках с т/км)			
Эксплуатационные расходы вместе с реноваци. расходами	1,32	1,27	1,08	0,98
Накопление	0,07	0,12	0,31	0,41

Из этой таблицы видно, что накопление, составлявшее в 1926/27 г. ничтожную величину, в 1929/30 г. уже дает 42% от эксплуатационных и реновационных расходов.

Что касается третьего пункта постановления СНК СССР от 26/II 1930 г. о том, чтобы тарифы не опускались ниже расходов, зависящих от движения, то пункт этот является в связи с общей тарифной политикой очень существенным, так как он предусматривает, что железные дороги не должны возить в прямой убыток себе.

Кроме перечисленных трех основных пунктов, в постановлении СНК СССР от 26/II 1930 г. имеются еще указания о пересмотре всех исключительных тарифов, о пересмотре тарифов по водным путям в сторону их снижения, о пересмотре тарифов смешанных железнодорожно-водных сообщений, пересмотре пассажирских тарифов и всех условий и правил применения тарифов.

Работа по общему пересмотру тарифов производилась в Тарифном комитете НКПС, а по окончании пересмотра там результаты этих работ были переданы в Госплан СССР, который, после разработки представленной Тарифным комитетом новой тарифной системы, подверг ее дополнительному рассмотрению в специально созванной тарифной конференции, после чего внес весь вопрос о новой тарифной системе со своим подробным заключением в Совет труда и обороны.

Вся тарифная реформа распадается на две части. Одна часть касается рационализаторских и реконструктивных мероприятий, вне зависимости от

высоты тарифов, а другая относится к пересмотру и определению размеров самих тарифов (провозных плат) на отдельные грузы.

Мероприятия по рационализации и реконструкции тарифной системы

Существенными моментами рационализации тарифной системы являются: коренные изменения в номенклатуре тарифов и в так называемых дополнительных сверх провозной платы сборах и установление системы единого тарифа.

Вопросу о номенклатуре при общем пересмотре тарифов было уделено большое внимание, так как существующая номенклатура, являясь пережитком старины, ни в какой мере не может удовлетворить современным условиям тарификации грузов. Достаточно отметить, что групповое деление грузов в существующей номенклатуре установлено без всякой системы, придерживаясь лишь алфавитного расположения этих групп. Отдельные наименования товаров, включенные в группы, во многих случаях не соответствуют названию групп, а самые группы нередко представляют собою не группу товаров, а лишь отдельные товары (напр. вода, обои, графит и т. п.). В виду бессистемности существующей номенклатуры, очень трудно, а иногда и не возможно при различных экономических исследованиях давать сравнимые данные по транспорту и по другим отраслям народного хозяйства (промышленности, сельского хозяйства и пр.).

Вопрос о товарной номенклатуре имеет уже свою историю. Еще в 1921 г. в б. Центральном статистическом управлении была организована специальная комиссия по выработке единой товарной статистической номенклатуры, обязательной для всех отраслей народного хозяйства. К сожалению, результаты работ комиссии не получили осуществления, и вопрос о номенклатуре для транспорта остался неразрешенным, в то время как товарная номенклатура в других отраслях народного хозяйства давно уже переработана и рационализирована. В настоящее время, при общем пересмотре тарифной системы, после длительного обсуждения вопроса, удалось выработать железнодорожную номенклатуру на общих основаниях, а именно принять в основу производственный принцип построения ее. Вся номенклатура грузов транспорта подразделена на два больших отдела: А — продукты сельского хозяйства и Б — продукты промышленности. Каждый из этих отделов подразделяется на подотделы по числу отдельных отраслей сельского хозяйства и промышленности, всего числом 13, из них 4 по сельскому хозяйству и 9 по промышленности. Подотделы эти делятся на группы, которых вместо существующих 129 будет всего 76. Помимо номенклатуры, как и при действующей системе, будет существовать алфавит товаров к номенклатуре, но алфавит этот, в отличие от ныне существующего порядка, явится таким же обязательным тарифным руководством, как и сама номенклатура. Тариф, как общее правило, будет заключать в себе наименования как отдельных грузов, так и объединений их, связанных одной общей провозной платой. Подробное перечисление всех отдельных товаров будет приведено в алфавите. В результате реформы в тарифной номенклатуре число отдельных позиций (подразделе-

ний) составит всего около 300 вместо существующих 4000 и самый тариф в своем объеме сократится примерно в 10 раз.

Следующим моментом в деле рационализации тарифной системы является реформа дополнительных сборов. В настоящее время существует до 50 отдельных дополнительных сборов и отдельные по разным основаниям установленные правила взимания этих сборов. Существование такого огромного числа сборов требует для правильного исчисления их затраты значительного количества времени, содержания лишних сотрудников и в общем очень затрудняет пользование тарифами. При общем пересмотре тарифной системы решено было пойти, как и в вопросе о номенклатуре, на коренную ломку действующего порядка взимания дополнительных сборов. Произведенная в этой области реформа в общем сводится к отмене значительного числа отдельных сборов, число которых вместо существующих 50 сокращается до 7, а взамен их устанавливается для 3 из упраздняемых сборов (станционные расходы, взвешивание, погрузка и выгрузка) однообразная дополнительная к тарифу плата — 10 руб. с вагона для тарных и 9 р. для нетарных грузов (за небольшими лишь исключениями). Взамен всех прочих отменяемых сборов устанавливается к провозной плате надбавка в 2%.

Новая система дополнительных сборов ведет к значительному упрощению существующей системы и вместе с тем стимулирует лучшее использование подвижного состава железных дорог.

Третьей мерой по рационализации тарифной системы является установление системы единого тарифа вместо существующих трех видов тарифов, а именно потонного (для мелких отправок), партионного (за 8 тонн груза) и повагонного. Система эта заключается в следующем: для каждого груза устанавливается один тариф за перевозку до 4 тонн веса; за перевозки свыше 4 тонн предоставляется с тарифа определенная скидка, и чем больше количество предъявляемого к перевозке груза, тем больше и сама скидка, исчисленная в зависимости от сбережения в расходах железных дорог за большую, чем 4 тонны, загрузку вагона. Как исключение из этого общего правила, для упрощения расчетов при перевозках так называемых навалочных и сыпучих грузов, устанавливается тариф с вагона вне зависимости от погруженного в вагон количества груза. Эта мера также ведет к значительному облегчению и сокращению работы транспорта, не требуя отдельных расчетов провозной платы по трем видам существующих тарифов.

Переходя к вопросу о реформе самих тарифов, т. е. провозных плат для отдельных грузов, следует указать, что общий пересмотр тарифов касался всех грузов, но наибольшее внимание было уделено грузам массового значения, каковыми является хлеб, топливо, строительные материалы минерального происхождения, лес, сахар и т. п., причем в основу пересмотра ставилось приближение тарифов к себестоимости перевозок.

Тарифы на перевозку хлебных грузов

Реформа существующих тарифов на перевозку хлебных грузов свелась к двум коренным изменениям их — упразднению двух отдельных тарифов

на перевозку зерна и муки с установлением одного общего тарифа для них и построению нового тарифа по себестоимости перевозок.

Действующие в настоящее время два различных тарифа для перевозки зерна и муки дают для муки более высокие ставки (на 20%), чем для зерна. Это дает невыгодное развитие мукомольной промышленности в отдаленных от потребляющих районов пунктах (Сибирь, Казакстан), является причиной существования сложной системы так называемых перемолочных тарифов (для перевозок груза до мельниц зерном, а далее — мукой) и служит причиной в известной степени нерационального использования транспорта, так как, поощряя перевозки зерна, железные дороги перевозят вместе с зерном и отходы, чем увеличивается количество потребного для перевозок хлебных грузов подвижного состава. Единый тариф для муки и зерна отмеченные недостатки почти полностью уничтожает. Действующие тарифы на перевозку хлебных грузов построены таким образом, что на коротких расстояниях дают очень высокие ставки — для зерна 3,96 коп. с 1 *т-км* и для муки 4,73 коп., а на средних и дальних расстояниях значительно понижаются, составляя на расстояниях 2000 *км* для зерен 1,03 с 1 *т-км* и для муки 1,22 коп., и на 3500 *км*—0,79 коп. для зерна и 0,94 коп. для муки. Ставки эти для коротких расстояний очень далеки от ставок, построенных по себестоимости перевозок.

При построении тарифов по себестоимости необходимо различать два случая: построение тарифов по средней для всей сети железных дорог себестоимости и построение с учетом себестоимости для данного направления груза, если это направление является для него характерным. Исключительные тарифы, согласно директиве правительства от 26/II 1930 г., так и должны строиться, но при построении общих тарифов необходимо выяснять, по каким направлениям груз движется по железным дорогам, совершаются ли перевозки по разным направлениям или же груз имеет какое-либо одно определенное направление перевозки. Тарифный комитет при общем пересмотре тарифов построил общие тарифы с приближением к средней сетевой себестоимости перевозок. Госплан СССР считает, что в тех случаях, когда и при построении общих тарифов выясняется какое-либо одно направление для данного груза, то тариф должен строиться с учетом себестоимости этого направления. В частности по хлебным грузам мы имеем для дальних перевозок вполне определенное направление, а именно направление, по которому движется сибирский хлеб. Перевозки последнего совершаются на расстояниях 2500 *км* и свыше, доходя до 4000 *км*, хлеб же европейской части Союза таких дальних перевозок не имеет. В виду этого Госплан признал необходимым тарифы на хлебные грузы спроектировать таким образом, чтобы в дальних расстояниях была бы принята себестоимость железных дорог сибирского направления (дорог Омской, Пермской и Моск.-казанской), дающая против средней сетевой понижение на 23%. Если бы хлебные тарифы были построены по средней сетевой себестоимости, то получилось бы значительное повышение тарифа для сибирского хлеба, доходящее до 35—40% и выше, между тем, как при учете для дальних расстояний себестоимости железных дорог сибирского направления это повышение составляет на расстоянии 3500 *км* не более 14%

действующего тарифа на зерно и понижение 3% на муку (в первом случае ставка тарифа будет для сибирского хлеба 1,15 коп. с *т-км*, а во втором—0,90 коп.).

То обстоятельство, что тариф, построенный с учетом себестоимости сибирского направления на запад, будет применяться и для перевозок сибирского хлеба в восточном направлении, не может его опорочить, так как условия перевозок хлеба на Дальний Восток не должны быть ухудшены, и вероятно представится необходимость сохранить для ДВО тарифы без изменения.

Построенная Тарифным комитетом по полной сетевой себестоимости перевозок схема тарифа для хлебных грузов имеет начальную ставку 1,46 коп. с *т-км* и конечную на расстояниях 3000 *км* и выше—1,15 коп. Схема же тарифа, предложенная Госпланом, имеет начальную ставку 1,75 коп. с *т-км* и конечную 0,90 коп. Повышение начальной ставки до 1,75 коп. против схемы Тарифного комитета объясняется тем, что при выделении из общей сети железных дорог сибирского направления, имеющих меньшую себестоимость, для остальной части сети себестоимость повышается, вследствие чего для той части схемы хлебного тарифа, которая будет применяться для перевозок на коротких и средних расстояниях, ставки при построении тарифа по себестоимости должны быть выше. Общее количество перевозок хлебных грузов, зерна и муки составляет за 1928/29 г. кругло 17 млн. *т* и при изменении новой схемы тарифа по проекту Госплана выручка железных дорог может уменьшиться в размере около 1 млн. руб.¹

Тарифы на перевозку топливных грузов

Топливные грузы в общем железнодорожном грузообороте занимают первое место, составляя около 30% всех перевозок по сети железных дорог (42,2 млн. *т* за 1928/29 г.). Из числа топливных грузов на первом месте стоят каменноугольные грузы, составляющие 17% всех перевозок, затем идут: дрова—6,6%, нефтяные грузы—5,3% и торф—0,7% общего количества перевозок всех грузов. При пересмотре тарифов на перевозку топливных грузов, помимо построения их с приближением к себестоимости, приняты были во внимание постановления Всесоюзной топливной конференции 1930 г. В этих постановлениях предусматривается широкое развитие местного топлива с резким повышением его удельного веса в топливном балансе Союза. В связи же с исключительно высокими темпами развития народного хозяйства, конференция считала необходимым обеспечить перевозку крупных количеств высокосортного топлива на далекие расстояния даже при макси-

¹ СТО 16/VIII 1930 г. постановил на перевозку хлебных грузов принять схему, предложенную НКПС, исходя главным образом из соображения об упрощении применения хлебных тарифов, в виду возможности отмены всех завожных перемолочных и иных исключительных тарифов. Во всем остальном изложенный в настоящем обзоре проект реформы утвержден.

мально возможных темпах развития добычи местного топлива, вследствие чего тарифы должны стимулировать развитие основных топливных баз СССР и не препятствовать снабжению привозным топливом нуждающихся в нем районов. Полный переход топливных тарифов на построение их по себестоимости был бы затруднительным, так как это сопровождалось бы в некоторых случаях значительным повышением тарифов. В виду этого тарифы на перевозку топливных грузов изменены в направлении лишь приближения к себестоимости, с некоторыми отступлениями в отдельных случаях от этой установки. Для каменного угля общий тариф несколько повышен (на 4%)^{*} на расстояниях около 3000 км и выше. Тариф на перевозку каменного угля в Ленинградскую область повышен для маршрутных перевозок, т. е. для перевозок целыми поездами на 17%, а для вагонных — на 22%, исходя из необходимости приближения этого тарифа к себестоимости, каковое изменение тарифа дает равенство плат для маршрутных перевозок для Ленинграда и Москвы, если учесть повышение тарифа и для Москвы. Существующий пониженный тариф для перевозок угля в Московскую область из Донбасса (№ 12) отменяется (по этому тарифу льгота дана была при перевозках угля для металлической промышленности, газовых заводов и для МОГЭС), он сохраняется лишь для металлургических заводов при станциях Чугун и Ясная Поляна. Эти изменения угольных тарифов касаются перевозок донецкого угля. Что касается перевозок угля других районов, то для сибирского (кузнецкого угля) действующий пониженный тариф, построенный по расходам, зависящим от движения, сохранен в размере 0,38 коп. с *m*-км без изменения, но только для металлургической промышленности. Для всех прочих потребителей Уральского района для перевозок кузнецкого угля устанавливается тариф 0,55 коп. с *m*-км, т. е. в размере эксплуатационных расходов железных дорог (без социалистического на транспорте накопления). Для перевозок уральских и сибирских углей в других, кроме указанных, направлениях тарифы в общем сохраняются с небольшим повышением на дальних расстояниях перевозок. Наконец для подмосковного угля тариф понижается на 10%.

Произведенное повышение угольных тарифов на дальнепривозное топливо и понижение для подмосковного угля создают экономические предпосылки для стимулирования потребления местных видов топлива и уменьшение пробега дальнепривозных углей.

В отношении другого вида минерального топлива, именно нефтяного, а также и разных нефтяных продуктов, в общем действующие тарифы, за небольшими исключениями, сохранены без изменения, так как тарифы эти по своему построению удовлетворяют директиве правительства о приближении тарифов к себестоимости.

Для перевозок дров, как топлива, имеющего тенденцию в 5-летнем плане к стабильности, а также груза, являющегося предметом преимущественно рабочего потребления, тарифы сохранены на существующем уровне, с небольшим лишь увеличением, в целях приближения их к себестоимости, на расстояниях свыше 400 км (на 10%).

Наконец для торфа, перевозки которого совершаются на коротких расстояниях, в пределах до 100 км, тарифы сохранены без изменения. Финан-

совые результаты пересмотра тарифов на перевозку топливных грузов выражаются в увеличении выручки жел. дор. около 9,5 млн. руб. в год.

Тарифы на руду, металлы и металлические изделия

Существующие в настоящее время тарифы на руду, металлы и металлические изделия построены без определенной связи между собою, в особенности если учесть наличие ряда исключительных пониженных тарифов для этой группы грузов, установленных еще в дореволюционное время и не имеющих в настоящее время достаточных оправданий. К числу таких тарифов относятся, например, пониженный исключительный тариф на перевозку уральского чугуна, благодаря которому уральский чугун перевозится на очень далекие расстояния — 2500 км и выше, в такие районы, куда следовало бы возить южный чугун. Пересмотр тарифов на руду и металлические грузы преследовал, кроме некоторого изменения ставок тарифов, также и упорядочение всех действующих для этих грузов тарифов в номенклатурном отношении.

Тариф на южную железную руду, исходя из необходимости приближения его к себестоимости перевозок, несколько повышен, именно на 5% для маршрутных перевозок и на 15% для повагонных, с сохранением действующего тарифа для уральской железной руды без изменения. Одновременно повышен тариф на серный колчедан в целях стимулирования перевозок его в смешанных железнодорожно-водных сообщениях. Для чугуна установлен один общий тариф, который дает повышение против действующего исключительного тарифа для уральского чугуна от 10 до 30% на далеких расстояниях.

Для железа и стали допущено понижение тарифа на 10%, а для изделий чугунных, железных и стальных, объединенных из громадного количества отдельных наименований их (около 400) всего в 4 группы, в результате пересмотра тариф понижено и лишь для небольшого числа их произведено некоторое повышение тарифа.

В отношении перевозок машин, которые тарифом подразделяются на машины сельскохозяйственные и всякие прочие, достигнуто значительное упрощение и упорядочение номенклатуры их, с группировкой «прочих» машин в 3 группы и с сохранением тарифа для большинства их без изменения. Что касается сельскохозяйственных машин, то, в целях улучшения утилизации подвижного состава железных дорог новым тарифом поощряется перевозка их в разнообразном виде, причем для перевозимых в собранном виде тракторов даются более льготные условия перевозок.

В общем итоге по грузам металлической промышленности (как металлургической, так и металлообрабатывающей) пересмотр тарифов дает понижение в сумме около 4 млн. руб.

Тарифы на лесные грузы

Четвертое место в нашем железнодорожном грузообороте¹ занимают лесные грузы, составляющие по количеству перевозок за 1928/29 г. 16 млн. т.

¹ Первое место занимает топливо, второе — хлебные грузы, третье — руды, металлические изделия, четвертое — лес и т. д.

Действующие тарифы на перевозку лесных грузов делят их на 3 категории, относя к первой категории пиленный лес и круглый крупных размеров, ко второй категории — круглый лес средних размеров и шпалы и к третьей категории — круглый лес мелких размеров и всякого рода отходы от разделки леса. Соответственно такому делению для лесных грузов действуют три отдельных тарифа, более высокий для грузов первой категории (с начальной ставкой в 2,95 коп. и конечной ставкой 0,90 коп.), несколько ниже для грузов второй категории (с начальной ставкой в 2,47 коп. с *т-км* и конечной также 0,90 коп.) и низкий тариф для грузов третьей категории (с начальной ставкой в 2,10 коп. с *т-км* и конечной—0,51 коп.). Причем, кроме этих общих тарифов имеется ряд исключительных тарифов, из которых следует отметить тариф на перевозку крепежного леса для рудников и копей, дающий конечную ставку в 0,46 коп. с *т-км*.

Деление круглого леса по категориям, как указано выше, установлено в зависимости от размеров этого леса. В целях упрощения тарифа и в виду того, что из общего количества круглого строительного леса около 85% перевозится по второй категории и лишь 15% по первой, при пересмотре тарифа обе эти категории объединены в одну с установлением одного общего тарифа для них, значительно понижающего действующий тариф на коротких расстояниях (ставка в 1,60 коп. с *т-км*) и несколько повышающего на дальних расстояниях (0,95 с *т-км*). Это дает стояний от 30 до 45% и повышение для дальних на 5,5%. Тариф этот построен с приближением к себестоимости и дает повышение ставок для круглого леса с более близких расстояний (500 км), чем для пиленного (с 110 км), в целях поощрения разделки круглого леса на местах произрастания его.

В отношении леса третьей категории тариф на средних и дальних расстояниях несколько повышен, в виду необходимости установления его не ниже расходов железных дорог, зависящих от движения, именно вместо ставки 0,51 коп. установлена ставка 0,57 коп. с *т-км*. Для крепежного леса, перевозимого в порожних направлениях, с этого тарифа дана скидка в 17% по разнице себестоимости перевозок в груженом и порожнем направлениях. В общем итоге результат пересмотра тарифов на лесные грузы дает понижение выручки около 1,2 млн. руб.

Тарифы на строительные материалы минерального происхождения

Перевозки главнейших строительных материалов минерального происхождения, а именно строительного камня, извести, цемента и кирпича, в 1928/29 г. составляли 12,4 млн. т. В связи с бурным ростом промышленности и жилищного строительства условия перевозок этих материалов приобретают большое значение. Имея в виду, что производство и добычу строительных материалов минерального происхождения проектируется осуществить по возможности в направлении приближения их к местам потребления, при пересмотре тарифов признано было целесообразным стимулировать такое размещение также и экономическими мероприятиями, затрудняющими перевозку строительных материалов на дальние расстояния. В виду этого новые

тарифы на перевозку строительных материалов построены таким образом, чтобы для тех материалов, которые имеют низкие тарифы, они были бы повышены на средних и дальних расстояниях (на 10%), а в некоторых случаях и на коротких расстояниях, чтобы, с одной стороны, приблизить тарифы к себестоимости перевозок, а с другой — коренным образом упростить и устранить то разнообразие в тарифах на минеральные строительные материалы, которое имеется в настоящее время. К числу строительных материалов, для которых тариф несколько повышен, относятся известняк, известковая земля и булыжник; для них существующий низкий тариф повышен на коротких расстояниях на 10% и на средних и дальних — на 20%. Для ряда других строительных материалов (глины, песка и некоторых других) повышение допущено всего в размере 10% и только на средних и дальних расстояниях. Одновременно с этим тариф понижен довольно значительно для цемента (на 22%), для кирпича строительного, силикатного и трепельного (на 20%), для извести (на 20%) и для некоторых камней.

В результате пересмотра тарифов на строительные материалы минерального происхождения понижение выручки составит около 3-4 млн. руб. в год.

Тарифы на продукты химической промышленности

Ни по одной отрасли промышленности нет такого количества разнообразных тарифов и такой несовершенной номенклатуры, как по химической. Грузы химической промышленности разбросаны по разным группам тарифа, расположены без всякой системы и тарифицируются настолько пестро, что трудно и даже невозможно подвести их под какой-нибудь определенный признак тарификации.

При пересмотре тарифов необходимо было прежде всего заново переработать номенклатуру грузов, а затем уже разработать новые тарифы. Все грузы химической промышленности распределены по общепринятому в новом тарифе производственному принципу на 9 групп.

Соответственно этой группировке производилась и тарификация грузов химической промышленности, причем при установлении новых тарифов в целях упрощения по возможности были объединены вместе грузы данной группы, с установлением для них одного общего тарифа, придерживаясь при этом условия сохранения среднего уровня действующих тарифов и возможного приближения их к себестоимости перевозок. Наиболее высокие тарифы для грузов химической промышленности установлены для парфюмерных и косметических изделий, для готовых продуктов резиновой промышленности и некоторых других, а наиболее низкий тариф, рассчитанный лишь по расходам, зависящим от движения (начальная ставка 0,56 коп. с *т-км* и конечная — 0,45), принят для удобрительных веществ.

Необходимо отметить, что реформа тарифов на грузы химической промышленности представляла значительные трудности, и вновь выработанные тарифы дают лишь первое приближение к тарифам, которые должны быть построены по себестоимости и с учетом всех особых условий перевозок грузов этой отрасли промышленности.

Тарифы на сырье и изделия текстильной промышленности

Действующие тарифы для грузов текстильной промышленности, преимущественно хлопчатобумажной, построены таким образом, что при сравнительно невысоких тарифах для сырья (хлопка), перевозимого из Средней Азии и Закавказья на далеких расстояниях, дают очень высокие ставки для готовых изделий — тканей. Обстоятельством этим закрепляется за существующими районами размещение хлопчатобумажной промышленности (в Центрально-промышленном районе), между тем согласно директиве правительства тарифы должны содействовать приобщению к хозяйственной жизни новых районов и источников развития производительных сил и наиболее целесообразному с народнохозяйственной точки зрения размещению промышленности и сельского хозяйства. В виду этого при пересмотре тарифов допущено довольно существенное понижение для готовых изделий — тканей (хлопчатобумажных и шерстяных) — и одновременно произведено некоторое повышение для сырья, облегчающее возникновение текстильной промышленности в новых районах, ближе к местам производства сырья. Понижение тарифа для готовых изделий также соответствует директиве о приближении тарифов к себестоимости, так как действующие тарифы на ткани значительно выше себестоимости перевозок.

В общем пересмотр тарифов на грузы текстильной промышленности в результате дает (считая понижения и повышения) уменьшение выручки железных дорог около 3,5 млн. руб. в год.

Тарифы на сахар, соль и на прочие грузы

В отношении остальных грузов заслуживают быть отмеченными тарифы на перевозку сахара и соли.

Перевозка сахара составляет в настоящее время около 2 млн. т. Наша сахарная промышленность сосредоточена преимущественно на Украине, в виду чего перевозки сахара совершаются оттуда на больших расстояниях, чему способствует и действующий тариф, дающий понижение на этих расстояниях. При общем пересмотре тарифы на сахар при перевозках на короткое и среднее расстояния и до 2040 км понижаются как по соображениям приближения их к себестоимости перевозок, так и возможного упрощения их в смысле сокращения числа отдельных исключительных тарифов. Тариф понижается на расстояниях до 1000 км на 20%; на расстоянии 1500 км понижение составляет 8% и на 2040 км совпадает с действующим тарифом. Для перевозок сахара в смешанных железнодорожно-водных сообщениях, для привлечения сахарных грузов на воду также устанавливается пониженный тариф — на 20% ниже тарифа по сплошному железнодорожному пути. Общий результат понижения тарифов на перевозку сахара составляет около 3,7 млн. руб. в год.

Тарифы на перевозку соли поваренной понижаются как по указанным выше соображениям, так и в целях уравнивания условий перевозок соли двух главных соледобывающих районов (донецкого и баскунчакского), при-

чем, так как реформа, понижая тариф для донецкой соли, вместе с тем повышает его для баскунчакской соли, для которой главным образом имеют значение перевозки в смешанных железнодорожно-водных сообщениях, устанавливается особый пониженный тариф для перевозок соли от и до пристаней и портов. Этот последний тариф одновременно будет применяться и для перевозок пермской и илецкой соли в сплошном железнодорожном сообщении. Результат пересмотра тарифа на соль дает в общем понижение выручки около 2 млн. руб. в год.

В отношении всех прочих грузов, составляющих в общем грузообороте железных дорог менее 10%, следует указать, что общий пересмотр тарифной системы свелся прежде всего к упорядочению номенклатуры этих грузов, объединению ставок для однородных наименований, во многих случаях дающему понижение, а в некоторых и повышение. В общем результате пересмотр дает для них сокращение выручки в сумме около 10 млн. руб., являющееся результатом понижения тарифов на перевозку книг, рыбных грузов, некоторых мясных товаров и проч. Общий финансовый результат по пересмотру тарифной системы дает понижение выручки железных дорог на сумму, приблизительно, около 20 млн. руб., слагающихся как из понижений, так и повышений тарифов.

Результаты общего пересмотра для отдельных районов

В отношении отдельных районов результаты общего пересмотра тарифной системы не одинаковы.

Статистические сведения о порайонном обмене имеются лишь для главнейших грузов за 1927/28 г. В виду этого для выяснения результатов пересмотра в порайонном обмене учтены изменения тарифов на следующие грузы: каменный уголь, чугун, железо и сталь, железные, стальные и чугунные изделия, хлебные грузы, сахар, соль, мануфактура и лесные грузы.

Исследованию подверглись следующие четыре окраинных района: Среднеазиатский, Закавказский, Сибирский и Ленинградский, причем для каждого из этих районов учет товарообмена производился соответственно действительному пробегу груза.

Результаты этого исследования приводят к следующим выводам: Среднеазиатский район получает снижение в тарифах на сумму 460 тыс. руб.; Закавказский район — снижение на сумму 1.928 тыс. руб.; Сибирь — снижение на 1.385 тыс. руб. и Ленинградская область — повышение тарифа на 1.282 тыс. рублей.

Наибольшие изменения в тарифе для отдельных районов приходятся на перевозки мануфактуры и хлебных грузов, тарифы на которые подверглись существенным изменениям; для Ленинградской же области имеет наибольшее значение повышение тарифа на перевозку каменного угля, выражающееся в сумме около 3,2 млн. руб. По остальным же учтенным грузам область эта получает понижение тарифа.

Приведенные результаты изменений тарифов для упомянутых четырех районов исчислены, как отмечено выше, по данным перевозок за 1927/28 г.

Для 1928/29 г., по которому в настоящей статье приведены результаты пересмотра тарифов по отдельным грузам, финансовые результаты изменений тарифов для всех четырех районов будут выше приведенных цифр.

Тарифы на перевозку грузов частных получателей

При общем пересмотре тарифов не забыт был также вопрос о классовых тарифах, а именно о тарифах на перевозку грузов частных получателей. Впервые тариф для частных получателей был введен у нас в конце 1926 г. и за время своего существования он подвергался неоднократным изменениям. Ставки этого тарифа, который до настоящего времени носит название общего тарифа (тариф же для государственных и кооперативных организаций называется льготным тарифом), иногда в несколько раз выше тарифа для гос- и коопучреждений и организаций. В том виде, как он существует, тариф этот является бессистемным и вследствие разновременных изменений в нем в отдельных частях несогласованным. При общем пересмотре тарифов признано было своевременным, считая существование повышенного тарифа для частных получателей необходимым, пока существует частный сектор торговли, упорядочить его построение. А именно для перевозок грузов частных получателей устанавливается одна общая система в виде процентных надбавок к тарифам для гос- и коопорганизаций и учреждений в виде семи отдельных разрядов этих надбавок, начиная от 25% и кончая 300%, причем наименьший процент надбавки устанавливается для грузов, имеющих наивысшие тарифные ставки. Сравнительно небольшой процент (25%) этой надбавки объясняется тем, что при установлении надбавки в большом проценте провозные платы получились бы выше плат наивысшего тарифа, по которому перевозится багаж. Максимальный размер процентной надбавки установлен для грузов, перевозимых по низким тарифным ставкам, когда по условиям экономического регулирования борьба с частником представляется для данного груза особенно необходимой. Сюда относятся, например, следующие грузы: махорка и махорочные папиросы (300%), свечи (300%) и т. п. Одновременно с изменением строя тарифа для частных получателей изменено также и название его, — он будет именоваться прямым своим названием — тарифом для частных грузополучателей, а название общего тарифа присваивается тарифу для грузов государственных и кооперативных учреждений и организаций.

Общие выводы

Произведенная работа по общему пересмотру грузовых тарифов вносит коренную ломку в существующую систему тарифов. Тарифная реформа приобретает особое значение не столько в связи с реформой самих тарифов, переходом от платежеспособных тарифов к тарифам, построенным с приближением к себестоимости; в главнейшей своей части значение реформы заключается в значительном упрощении и рационализации всего тарифного дела.

Изменение в порядке взимания дополнительных сборов, установление новой номенклатуры, построенной по производственному принципу, и введе-

ние новой единой системы исчисления провозных плат являются настолько существенными по своему значению, что в результате осуществления их на практике должно получиться значительное сокращение расходов по содержанию личного состава как железных дорог, так и клиентуры транспорта. Простота тарифной системы полностью будет соответствовать проводимым в различных отраслях народного хозяйства реконструктивным и рационализаторским мероприятиям.

Следует иметь в виду также, что тарифная реформа выполняет еще и другую задачу — задачу борьбы с потерями в народном хозяйстве СССР. В результате реформы мы будем иметь сокращение времени на производство всякого рода подсчетов и вычислений, значительное сокращение в расходе бумаги и наконец сбережение в расходах по содержанию громадной армии таксировщиков и других работников транспорта и его клиентуры по грузовым операциям.

Исчислить более или менее точно в денежном выражении все эти сбережения в народном хозяйстве Союза представляется в настоящее время затруднительным, но несомненно, что сбережения эти будут измеряться вероятно в очень значительных суммах.

Только что завершенная реформа тарифной системы железнодорожного транспорта в части, касающейся изменения самих тарифов, является первым приближением по установлению тарифов по себестоимости перевозок.

Одновременно с введением в действие новой тарифной системы НКПС будет организовано наблюдение за применением ее в целях выяснения влияния этой системы на грузооборот и на эксплуатационные условия железных дорог. Следующий пересмотр тарифов, намечаемый в следующем году, должен будет учесть результаты практики применения системы и исправить те недочеты, какие в ней окажутся. Новые тарифы вводятся в действие с 1 января 1931 г., кроме тарифов на перевозку хлебных грузов, для которых срок введения предусмотрен с 1 сентября с. г., чтобы действию новых тарифов могла быть подчинена перевозка хлеба нового урожая.

С реформой тарифной системы связана также и реформа Тарифного комитета при НКПС, ведающего всеми вопросами по установлению и изменению тарифов на транспорте. По новому положению о Тарифном комитете изменение тарифов в течение года будет допускаться лишь в тех случаях, когда это будет признано необходимым в соответствии с общими директивами правительства. Тот порядок работы Тарифного комитета, какой имеет место в настоящее время, в результате сводящийся к частым изменениям тарифов и влекущий за собой неустойчивость тарифов, новым положением изменится в сторону значительного улучшения.

В заключение необходимо еще сказать несколько слов о другом виде транспорта — о водном, играющем весьма важную роль в нашем народном хозяйстве.

В то время как железнодорожный транспорт уже давно переиграл довоенный грузооборот, водный транспорт только дошел до довоенного грузооборота. Между тем бурный рост продукции нашей промышленности и сель-

ского хозяйства пред'являет к транспорту значительные требования. Помощь железнодорожному транспорту со стороны водного, а в ближайшем времени и автогужевого транспорта представляется настоятельно необходимой. В числе других мер, стимулирующих переход грузов с железной дороги на воду, являются также правильно построенные для водного транспорта тарифы.

Уже в текущем году, согласно постановлению Совета Труда и Оборона от 19/II 1930 г., приняты были и введены в действие понижения водных тарифов и тарифов прямых железнодорожно-водных сообщений. Однако тарифы эти, введенные лишь на навигацию текущего года, нуждаются и в дальнейшей проработке и согласовании с вновь вводимыми на железных дорогах тарифами.

Общий пересмотр водных тарифов и тарифов железнодорожно-водных сообщений будет производиться в течение текущего года, и к 1 января 1931 г. результаты пересмотра будут представлены на утверждение правительства, с тем, чтобы новые тарифы в указанных сообщениях были бы введены в действие до начала навигации будущего года.