

Н. Хрулев

Роль сибирского хлеба в ж.-д. перевозках¹

Текущее железнодорожное строительство, преследуя цели экономического под'ема Союза в целом и окраин его, в частности, сближая районы потребления и производства, сокращает пробеги грузов по железным дорогам. Например, благодаря постройке Туркестано-Сибирской ж. д. пробег хлеба Сибири, идущего ныне в Среднюю Азию через Челябинск — Кинель, сократится вдвое — втрое со всеми вытекающими отсюда последствиями для хозяйства Союза и железных дорог в том числе.

Однако, это строительство не освобождает нас от обязанности критически отнестись к работе сегодняшнего дня, ибо, например, на ряду с положительными экономическими причинами роста дальности перевозок грузов имеются и ненормальности этого роста, изжить которые должно и можно путем внедрения в самые глубины хозяйственного аппарата принципов экономического районирования. Среди грузов, средняя дальность перевозки которых, особенно поднялась, первое место занимает хлеб.

Неостанавливающийся рост дальности перевозок хлебных грузов по железным дорогам вынуждает искать конкретных причин этого явления. Последние годы дают рост среднего пробега грузов, усматриваемый из следующих цифр: 1922/23—615 км, 1923/24—738 км, 1924/25—884 км, 1925/26—851 км и 1926/27 (за 10 месяцев) 1046 км.

Небольшое снижение среднего пробега в 1925/26 г. (на 3% против 1924/25 г.) обуславливается завозом хлеба в 1924/25 году в районы недорода на сравнительно более дальних расстояниях.

Рост средней дальности перевозки зерновых хлебов в течение 1926/27 г. по месяцам был таков:

	Рожь	Пшеница		Рожь	Пшеница
Октябрь	810	710	Март	1044	2118
Ноябрь	974	889	Апрель	1352	1764
Декабрь	826	1214	Май	1493	1860
Январь	717	1628	Июнь	1012	1351
Февраль	789	1671	Июль	833	1271

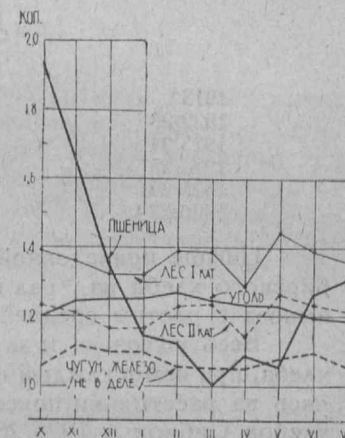
Этот непомерный рост дальности перевозки двух главнейших хлебов имел своим последствием то, что доходная тонно-километровая ставка, например, с пшеницы оказалась ниже тех же ставок с каменного угля, леса, чугуна и железа не в деле, взятых во всех случаях по средней отчетной дальности пробега каждого сравниваемого груза в 1926/27 г.

Д а т ы	Черв. копейки с тонно-километра				
	Пшеница	Лес I катег.	Лес II катег.	Кам. уголь	Чугун, железо не в деле
Тарифная схема	113	116	117	119	120
1926 г.					
Октябрь	1.935	1.397	1.234	1.205	1.069
Ноябрь	1.652	1.367	1.210	1.248	1.124
Декабрь	1.355	1.326	1.174	1.258	1.109
1927 г.					
Январь	1.144	1.326	1.174	1.258	1.109
Февраль	1.124	1.397	1.234	1.276	1.063
Март	1.001	1.397	1.234	1.248	1.058
Апрель	1.097	1.288	1.144	1.239	1.060
Май	1.067	1.445	1.274	1.239	1.080
Июнь	1.271	1.397	1.234	1.205	1.103
Июль	1.310	1.367	1.210	1.205	1.063

Это сопоставление более четко вырисовывается на следующем графике.

Уголь, лес, чугун и железо относят обычно к грузам тарифно мало рентабельным, их рост в общем составе грузооборота обуславливает медленное, но упорное снижение доходной грузовой ставки в сметах НКПСа. Наоборот, хлеб относят к грузам тарифно-рентабельным, между тем, действительность 1926/27 г. говорит об обратном.

На основании приказа НКПС № 9211 дороги приступили к выявлению дохода от главнейших родов грузов в отдельности от каждого. Опубликованный¹ результат этого начинания с учетом, конечно, всех специальных и исключительных тарифов дал следующие доходные ставки в феврале, марте и апреле:



Доходная ставка в черв. копейках

Месяцы	Хлеба в зерне	Леса	Дров	Чугуна, железа, стали не в деле	Средняя со всех грузов
Февраль	0,8800	0,8747	0,7441	1,0803	1,3332
Март	0,8916	0,8909	0,7248	1,1891	1,3551
Апрель	0,9722	0,8769	0,8806	1,0758	1,3166

Из приведенного ряда цифр видно, что доходная ставка с зернового хлеба в феврале была ниже мартовской — с леса, апрельской — с дров, и ставок за все месяцы с чугуна, железа и стали не в деле. Во всех же случаях доходная ставка с зерна ниже общей доходной ставки со всех грузов. Месяцы май и июнь, судя по среднему пробегу ржи и пшеницы, обещают дать ту же картину, ибо средний пробег леса, дров, чугуна, железа резких колебаний не имеет и остается на одном уровне.

Такого соотношения доходных ставок на ж.-д. транспорте в прошлом мы не знаем. Одно это обстоятельство ставит вопрос о целесообразности существующей хлебной тарифной схемы, при наличии современной дальности хлебных перевозок.

¹ „Ежем. бюллетень транспортной статистики“, № 12 (46) за 1927 г.

¹ В порядке обсуждения. Ред.

Выявить причины неуклонного роста дальности хлебных перевозок и последствий этого роста для народного хозяйства в целом и транспорта в частности — задача большая. Попытаемся дать часть материалов для решения этой задачи, путем анализа хлебных перевозок Сибири в 1925/26 г. по материалам сводной статистики НКПСа последнего выпуска (70) и, главным образом, той части этих перевозок, которая вышла из Сибири, на и за Урал. Сравнение условий этих перевозок с теми же перевозками 1913 г. даст материал для выводов в вопросе об урегулировании распределения сибирского хлеба и о тарифных мероприятиях.

Общая картина выхода сибирского хлеба с дорог Сибири (Омской, Томской, Забайкальской (Читинской) и Уссурийской) на Урал и за пределы его за ряд последних лет и за 1913 г. характеризуется следующими цифрами перевозок ржи, пшеницы, овса, ячменя, муки всякой, крупы, пшена:

Годы	Отправлено до- рогами Ом- ской, Томской, Забайкальской и Уссурийской		Вышло за Тю- мень и Челя- бинск	Выход в % к перевозкам	
	Тысячи тонн	В % ^{0/0}		Сибири	Всей сети
1913	1.119,5	569,3	100	51,2	2,8
1922/23	390,0	124,9	22,0	32,0	1,4
1923/24	599,1	315,0	55,1	52,6	2,9
1924/25	1.586,1	1.069,0	186,4	67,3	10,1
1925/26	1.622,6	1.067,2	185,9	65,8	7,5
1926/27 ¹	2.510,0	1.550,0	270,0	61,8	10,0

Цифры приведенной таблицы говорят о неуклонном росте вывоза сибирского хлеба на Урал и за пределы его из Сибири и о тесной связи этого вывоза с ростом средней дальности железнодорожной перевозки хлеба.

Весь вывоз на и за Урал нами разбит по поясам дальности перевозки хлеба, при чем в каждый пояс включены те станции назначения, кои находились на расстоянии пояса. При чем за средний пункт отправления для всех хлебов Сибири в 1925/26 г. взят Новосибирск, а в 1913 г. — Колония.

В эти годы из района восточнее названных станций прошло на и за Урал около одной трети всего вывоза. Для наших целей эта аналогичная для сравниваемых двух лет условность приемлема.

Распределение сибирского хлеба, вышедшего на и за Урал по дальности перевозки, охарактеризовано в следующей таблице:

Пояса	Расстояние (в км)	1913 г.		1925/26 г.	
		тыс. тонн	% ^{0/0}	тыс. тонн	% ^{0/0}
I	до 1.500	63,3	10,6	63,5	7,2
II	от 1.500 до 2.000	178,9	30,0	213,8	24,1
III	от 2.000 до 2.500	132,2	22,1	131,5	14,8
IV	от 2.500 до 3.000	8,1	1,4	47,7	5,4
V	Свыше 3.000	214,5	35,9	430,7	48,5
		597,0 ²	100	887,2 ³	100

¹ Все данности за 1926/27 г. предварительные, хлебные грузы даны вместе с семенами и макухой, количество коих составляет 6—7% от общего числа хлебных перевозок дорог Сибири (1925/26).

² Вместе с семенами, отрубями, выжимками и проч. хлебными грузами (27,7 тыс. тонн).

³ Распределено по назначению около 80% отпущенного груза.

Цифры поясного распределения вывозимого на и за Урал хлеба говорят об увеличении дальности возки этого хлеба.

В 1913 г. на расстояниях от 2.500 км и выше перевезено 37,8% всего вывоза, а в 1925/26 г. — 53,9%. В 1924/25 г. картина распределения сибирского хлеба была та же, а в 1926/27 г. роль этих хлебов безусловно резко увеличилась, ибо в этом году имел место экспорт сибирского хлеба через южные моря, вследствие чего и средний пробег всех хлебов достиг 1.042 км (за 10 месяцев) — величины рекордной.

По районам назначения весь вывоз распределяется так: I и II пояса целиком совпадают с Уральским районом, III пояс с Вятско-Ветлужским и Средне-Волжским, IV с Центрально-Промышленным районом и частью двумя предыдущими.

Перевозки пятого пояса распадаются в зависимости от назначения следующим образом (в %^{0/0}):

	1913 г.	1925/26 г.
ЦПО	3,6	30,8
Экспорт ¹	89,4	30,1
Сред. Азия	0,1	24,7
Прочие	6,9	14,4

В зависимости от такого распределения и средний пробег тонны сибирского хлеба, вывозимого на Урал и за пределы его, вырос. Общий пробег хлебов первых четырех поясов определен путем перемножения количества хлеба каждого пояса на среднее расстояние этого пояса, а из пятого пояса 84% прибытия в 1913 и 90,7% в 1925/26 г. определены по действительному расстоянию до пунктов назначения, а остальное по условно среднему 3.250 км. В результате весь сибирский хлеб, вышедший на и за Урал, дал:

	Общий пробег Млн. тонно-км	Средний пробег Тонны-км
1913 г.	1.433,8	2.402
1925/26 г.	2.508,7	2.828

Таким образом, средний пробег вышедшего за Урал сибирского хлеба вырос на 17,7%.

Это небольшое сравнительно увеличение средней дальности перевозки сибирского хлеба не отражает действительной картины распространения сибирского хлеба, вышедшего за Урал и оставшегося в СССР.

Выше было сказано, что на экспорт в 1913 г. прошло сибирского хлеба 89,4% пятого пояса, а в 1925/26 г. — только 30,1%. В абсолютных цифрах экспорт этого пояса определяется в 191,3 тыс. тонн для 1913 г. и 129,5 тыс. тонн в 1925/26 г. Если это количество экспортного хлеба исключить из рассматриваемых хлебных перевозок, то средний пробег тонны остального хлеба составит в 1913 г. — 1.940 км и в 1925/26 г. — 2.657 км, т.-е. рост средней дальности сибхлеба, вышедшего за Урал и оставшегося на внутреннее потребление, дал + 36,9%.

Это обстоятельство, в связи с увеличением в общих хлебных перевозках роли этого хлеба в 1925/26 г. против 1913 г. втрое, влияло на рост общей средней дальности пробега всех хлебов.

¹ За экспортные взяты хлеба назначением: в 1913 г. Петербург, Рига, Ревель, Либав, Видава, Архангельск и Котлас, а в 1925/26 г. Ленинград (узел), Архангельск, Мурманск и Котлас.

Если к 1925/26 г. эта общая дальность возросла против 1913 г. на 58%, то сибирский хлеб, вышедший на и за Урал и оставшийся на внутреннем рынке, дал почти 20% этого общего увеличения; объяснение же остальным 38% следует искать в изменении хлебооборота других районов и внутренних перевозок хлеба в самой Сибири.

Это увеличение дальности перевозки хлеба требует обоснования и выявления главнейших причин роста.

В 1913 году из Сибири в Среднюю Азию прошло 16,5 тонн хлебных грузов, а в 1925/26 г. прошло уже 106.347 тонн (только на стажные станции),¹ что составляет 80% всего отправления. Таким образом в настоящее время сибирский хлеб имеет нового потребителя, удаленного от мест производства хлеба на 5.000—6.000 км. Таких пробегов рассматриваемый сибирский хлеб в 1913 г. не имел. Удельный вес этого района среди остальных внутренних потребителей сибирского хлеба таков, что без него средняя дальность перевозки возросла бы не на 36,9%, а только на 18,3%.

В 1925/26 г., как и в других послевоенных годах, наблюдается порой трудно объяснимая разбрасываемость сибирского хлеба по европейской части Союза. Нет ни одного района, куда бы не попадал сибирский хлеб. В 1913 г. главная масса хлеба пятого пояса, назначение которого нами выше помечено „прочими“ районами (6,9%) осела в нынешнем Северо-Западном районе. Теперь же в 1925/26 г. пункты назначения аналогичного хлеба (14,4%) лежат во всех районах за исключением Крыма.

Кроме приведенных моментов, дальность перевозки сибирского хлеба обуславливается встречными перевозками, совершаемыми на громадных расстояниях. Например, по линии Кинель—Ташкент, на протяжении 2.229 км, идет мощный хлебный поток (в том числе и сибирские хлеба) на юг. В то же самое время навстречу этому потоку идет пшеница и мука пшеничная с разных станций этой линии и со ст. Ташкент, в том числе на внутренний рынок.

В то время как в 1913 г. хлебные поступления с Ташкентской дороги на Средне-Азиатскую железную дорогу составляли 65,9% всего поступления со всех других дорог, ныне, в 1925/26 г., Ташкентская дорога дала только 35,0% этих поступлений.

Картина одновременных встречных грузопотоков однородных хлебов по Кинелю отмечалась в печати много раз. Из следующей таблицы обмена по Кинелю всех хлебных грузов можно видеть, что эта картина встречности продолжается и поныне:

1926 г.	С Самаро-Златоустов. на Ташкент		Обратно		1927 г.	С Самаро-Златоустов. на Ташкент		Обратно	
	Вагонов	Вагонов	Вагонов	Вагонов		Вагонов	Вагонов	Вагонов	Вагонов
Октябрь	1.152	609	Март	967	3.412	Апрель	376	2.871	
Ноябрь	502	824	Май	336	1.143	Июнь	286	596	
Декабрь	529	3.392	Июль	917	484	Август	956	366	
Январь	343	1.832							
Февраль	799	2.089							

Конечно, далеко не все хлеба этой встречности однородны, но роль Ташкентской дороги среди дорог, снабжающих Среднюю Азию, безусловно может быть поднята за счет отпадения чрезмерно дальних и убыточных не только для жел.-дор. транспорта перевозок.

¹ Стажная станция имеет в прибытии за год хлеба не менее 10.000 тонн.

Нельзя не отметить, что на участке Полторацк—Ташкент, на протяжении 1.300 км, также наблюдается встречность. Пшеница и мука пшеничная из Сибири идет в Полторацк, а из Красновождска те же хлеба идут в Ташкент. Но в больших размерах наблюдается встречность в самой Сибири. В 1913 г. Новосибирск (быв. Новониколаевск) был крайним пунктом отправления хлеба за Урал. С востока от этой станции ни одна станция магистрали не отправила ни одного пуда пшеницы или муки пшеничной за Урал. В 1913 г. со станций восточнее Новониколаевска на Урал, но не далее, шел только овес. Безусловно коммерческая целесообразность прошлого не позволяла производить перевозок с более дальних расстояний.

Иную картину дают перевозки 1925/26 г. С востока от Новосибирска, начиная от станции Тулун, идет поток хлеба на и за Урал. Томская дорога в 1925/26 г. отправила туда преимущественно пшеницы и муки пшеничной 62.400 тонн с громадными средними пробегами 4.000—5.000 км, и наоборот—Омская дорога отправила за Томскую, на восток тех же хлебов 62.800 тонн, с тем же средним пробегом. Таким образом, на линии Омск—Тулун, на участке сибирской магистрали в 2.000 км идут два встречных грузовых потока частью совершенно однородных грузов—пшеницы и муки пшеничной. Эта же картина повторяется и в 1926/27 г., как это видно из следующего сопоставления передачи хлеба по Новосибирску:

	Сдано вагонов хлеба			
	С Омск. на Томск.	Обратно	С Омск. на Томск.	Обратно
1926 г.				
Октябрь	433	1.078	Март	834
Ноябрь	636	1.281	Апрель	1.358
Декабрь	791	699	Май	834
1927 г.			Июнь	586
Январь	427	527	Июль	670
Февраль	467	643	Август	550
				175

Благодаря этой системе перевозок за Урал и за Байкал хлеб Сибири идет по железным дорогам с пробегами в 5.000 и больше километров.

Отрицательные стороны этих перевозок усугубляются действующей тарифной схемой, дифференциация которой резко отличается от довоенной, как это можно видеть из следующего сопоставления. Если тонно-километровые ставки на хлеб в зерне по тарифам 1913 и 1927 гг. на расстояние 500 км принять за 100%, то уменьшение ставок с возрастанием расстояний перевозки идет так:

Расстояние в км	1913 (В %/о)		Расстояние в км	1927 (В %/о)	
	1913	1927		1913	1927
500	100	100	3.000	53,6	36,0
1.000	79,4	63,4	3.500	52,6	33,2
1.500	66,2	49,9	4.000	52,6	31,6
2.000	58,8	43,1	4.500	52,6	30,6
2.500	54,3	38,5	5.000	52,6	29,2

При схеме 1913 г. отмена Челябинского перелома¹ не сулила железным дорогам перевозок сибирского хлеба по тарифам, не оправдывающим

¹ В 1896 г. был установлен специальный тариф на хлеб из-за Челябинска, по которому общая тарифная схема применялась к этому хлебу не за все протяжение, а отдельно за расстояние от станции отправления до Челябинска и от Челябинска до станции назначения груза (Челябинский перелом).

расходов на эти перевозки, а теперь, тогда по схеме № 113 по нормальному, так сказать, тарифу (с 15% повышением специальной схемы № 11) зерно на расстояние 5.000 километров идет по ставке 0,68 коп. с тонно-километра, то вряд ли можно сомневаться в том, что НКПС, совершая эти перевозки, в действительности субсидирует хлеботоргующие организации. Доходные же ставки железных дорог при перевозке экспортного сибирского зерна еще ниже и составляют с тонно-километра:

На Мурманск	0,45	} За действит. расстояние от Новосибирска.
Ленинград	0,56	
Новороссийск	0,62	

Борьба за устранение этих двух ненормальных факторов нашего хозяйства: чрезмерной дальности перевозок и убыточных тарифов нам представляется безусловно необходимой и возможной по следующим направлениям: а) установлением зоны, потребляющей сибирский хлеб; б) абсолютным устранением наличия такой системы хлебодistributions, когда районы, лежащие на пути сибирских хлебных потоков, снабжаются хлебом из южных европейских районов, хотя бы и в малом количестве. Например, районы Уральский и Вятско-Ветлужский по данным сводной статистики перевозок снабжались в 1925/26 г. пшеницей и мукой пшеничной из районов Южно-Горнопромышленного, Центрально-Черноземного, Сев.-Кавказского и Нижне-Волжского; в) закреплении путем тарифных мероприятий за сибирским хлебом определенных потребляющих пунктов Центрально-Промышленного и Средне-Волжского районов; г) устранением путем административного нажима недопустимых встречных перевозок однородных хлебов и д) изменением тарифной хлебной схемы путем безусловного под'ема ставок на дальних расстояниях до себестоимости перевозки, особенно для внутренних, неэкспортных перевозок сибирского хлеба назначением за границы зоны. Перевозки эти имеют сплошь и рядом пункты назначения южной и юго-западной Европейской части Союза, т.-е. районы производства тех же хлебов и вывозящие их в большом количестве.

Интересы железнодорожного транспорта и хозяйства страны в целом настоятельно требуют конкретных мероприятий на этом фронте хозяйства. Размеры возможной действительной экономии здесь громадны.