## Проблема пространства в перспективном плане

(К тарифной реформе)

I. Теория Маркса в промышленности и на транспорте

Дискуссия о принципах тарифной реформы, развернувшаяся недавно на страницах наших газет <sup>2</sup> показала, что транспортное хозяйство представляет собой область, почти нетронутую марксистской теорией. Поэтому здесь продолжают жить и гнездиться взгляды и точки зрения, которые кажутся анахронизмом не только с марксистской точки зрения, но и с точки зрения самой буржуазной политической экономии в ее современном виде.

Ни один из современных представителей буржуазной политической экономии не решился бы, например, выступить сейчас с предложением строить промышленные цены по принципу платежеспособности с полным игнорированием принципа издержек производства. Даже наиболее последовательный из экономических суб'ективистов маститый родоначальник австрийской школы, профессор Бем-Баверк, вынужден был, правда, в иррациональной форме, ввести издержки производства в качестве конституирующего момента в свою теорию цены. 3

Современные же властители буржуазных экономических дум — Маршалл, Кларк, Кассель и др., конструируя теорию монопольной цены, защищают по сути дела прямой и открытый компромисс между принципом издержек производства и принципом платежеспособности (спроса и предложения), как одинаково правомерными факторами ценообразования. 4

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В порядке обсуждения. Ответ С. Г. Струмилина будет помещен в следующем номере журнала. Ред.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См. "Правду", № 42, и "Экономическую Жизнь" за февраль — март — апрель 1928 г.

<sup>3 &</sup>quot;Закон издержек производства существует, издержки производства действительно оказывают важное влияние на ценность материальных благ. Но господство издержек производства представляет собою лишь частичный случай более общего закона предельной пользы" (Бем-Баверк, "Основы теории ценности". СПБ., 1903 г., 110 стр.).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Cp. Alfred Marschall, "Principles of economics" 1922, в особенности стр. 394—454.

Другой вопрос, что Маршалл, как и Кларк, Карвер и другие, говоря об издержках производства, имеют в виду "предельные издержки" (marginal costs),

Таким образом, в области промышленных цен давление жизни давным давно заставило уже буржуазную мысль отказаться от чисто рыночной ("австрийской") теории ценообразования и ввести в свою теорию цен (даже монопольных) в качестве опорного пункта об'ективно производственный принцип издержек производства или себестоимости.

Я не говорю уже о марксистской теории, которая самый принцип платежеспособности спроса и предложения и т. п. сводит целиком и без остатка к отношениям производства и свою теорию цен строит на базе теории трудовой стоимости, т.-е. связывает ее непосредственно с успехами производства и ростом производительности труда. Тем самым марксистская теория вскрывает рациональное производственное зерно рыночного ценообразования, которое кажется на первый взгляд слепым результатом стихийной игры рыночных сил, т.-е. чем-то совершенно иррациональным.

Эти особенности марксистской теории цен приобретают исключительное значение в условиях СССР. Наша политика промышленных цен и наше регулирование цен своим исходным пунктом имеют отнюдь не кон'юнктурно-рыночные, а именно об'єктивно-производственные моменты. Мы изменяем наши цены, следуя не за кон'юнктурой рынка, а за кон'юнктурой производства. Мы ставим нашей целью прямую связь наших цен с ростом производительности труда и понижаем их по мере уменьшения себестоимости и издержек производства. Мы сплошь и рядом антиципируем это изменение производительности труда, "задавая" нашим промышленным предприятиям пониженные нормы издержек производства. Таким путем мы получаем возможность вести политику снижения промышленных цен.

Совсем другая, диаметрально противоположная политика цен должна быть, если мы в качестве опорного пункта для ценообразования возьмем кон'юнктуру рынка, т.-е. принцип платежеспособности или спроса и предложения. Мы должны были бы в этом случае не понижать, а повышать промышленные цены, не индустриализировать, а аграризировать нашу страну, или начинать эту индустриализацию не с металлического, а с ситцевого конца. Почему? Потому что "кон'юнктура" нашего внутреннего и международного рынка всей своей тяжестью давила бы на наши цены именно

в этом направлении и мы должны были бы, вероятно, рано или поздно распроститься на этом пути с планом построения социализма в СССР.

Из этого видно, что вопрос о принципах ценообразования в советских условиях имеет отнюдь не теоретическое только значение. Это—спор не о словах, а о том или ином направлении нашей политики. Неудивительно, что партийное общественное мнение встречает в штыки всякую попытку сбить наше регулирование цен на рельсы принципа платежеспособности и монопольных цен независимо от того, из какого лагеря эти попытки исходят: из уст ли Е. А. Преображенского 1 или А. Вайнштейна. 3

XV партийный с'езд осудил подобные попытки в специальном абзаце своего постановления. С'езд признал совершенно недопустимым для партии разрешать проблему общественного равновесия на пути повышения или понижения рыночных цен. С'езд установил, что единственно правильным путем изживания диспропорций в нашем хозяйстве является "путь понижения себестоимости промышленной продукции (курсив С'езда) на основе энергично проводимой рационализации индустрии и ее расширении, следовавательно, на основе политики снижения промышленных цен". В Производственный, а не рыночный базис политики цен выражен здесь с чрезвычайной силой и энергией, вполне соответствующей принципиальной важности вопроса.

Само собой разумеется, что подчеркивание производственного жарактера нашего ценообразования ни в какой степени не означает противопоставления рынка производству. Реальная политика цен не может не учитывать в ряде случаев особенностей рыночной кон юнктуры, отражающей на свой лад те же самые производственные моменты. Мало того, по отношению к ряду товаров рыночный метод определения цен является решительно преобладающим, хотя отнюдь не единственным. Таковы, например, все товары, продаваемые и покупаемые нами на международном рынке, таковы же и некоторые товары, покупаемые нами на внутреннем крестьянском рынке. Стихийный рыночный способ определения цен выражает собою в данном случае бессилие планового начала по отношению к этим областям хозяйственной жизни. В меру внедрения сюда социалистических элементов рыночные методы ценообразования будут уступать свое место методам производственным, т.-е. таким, которые уже сейчас господствуют в нашей социалистической промышленности. Здесь основным фактором политики цен уже сейчас является не та или иная кон юнктура рынка, а те или иные успехи производства. Рыночная кон юнктура (то или иное соотношение платежеспособного спроса

в то время как марксистская теория цен говорит всегда о средних общественно-необходимых издержках. Это — предмет особого и гораздо более серьезного спора.

Наши русские "англо-американцы" в общем и целом следуют за своими иноземными учителями, хотя и не без некоторых попыток критики.

См. П. Шапошников, "Теория ценности и распределения", 1912 г. (стр. 35, и сл.) и Юровский, "Очерки по теории цены", 1919 г. (стр. 156 и сл.).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Как это и возвестил недавно В. Г. Громан в "Экон. Жизни" от 3 февраля, а до него еще Вайнштейн, Кистенев, И. Леонтьев и другие в "Эконом. бюллютене", в "Финансах и народном хозяйстве" и т. д.

<sup>1</sup> Е. А. Преображенский, "Новая экономика", 148, 149.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> А. Вайнштейн, "Экон. бюллетень", № 11—12 за 1927 г., "Советская торговля", № 49 за 1927 г.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Резолюции и постановления XV с'езда ВКП (б), ГИЗ, 53—54.

и предложения), если и учитывается, то в качестве совершенно второстепенного и отнюдь не решающего момента.

Итак, по отношению к промышленным ценам мы имеем более или менее единолушное теоретическое и политическое о с у ж д е н и е принципа платежеспособности. Мало того, даже за пределами партии в непартийных и немарксистских экономических кругах принцип платежеспособности, как мы видели, потерял уже свое обаяние и вынужден у современных представителей буржуазной экономии, у англоамериканцев, делить свое место с другими ценообразующими элементами.

Только мелкие буржуа, типа Вайнштейна и Кистенева, испугавшиеся нашей индустриализации и трудностей социалистического строительства, спещат заявить сейчас о чрезвычайной важности принципа платежеспособностя, о недопустимости игнорирования рыночной кон'юнктуры, о преступности политики снижения цен при недостатке товаров и т. д., и т. п. Мелкобуржуазный характер этих ламентаций, с их плохо прикрытым желанием направить нашу индустриализацию по руслу дефицитных товаров, т.-е. по линии "ситцевой" индустриализации, настолько бросается в глаза, что защита принципа платежеспособности с этой стороны должна была бы, казалось, окончательно дискредитировать этот принцип в глазах партии.

А между тем, в тот самый момент, когда вопрос о принципах ценообразования в промышленности приобрел настолько четкую политическую постановку, что ошибка в решении казалась уже невозможной и самый принцип платежеспособности был официально осужден XV партийным с'ездом,— в этот самый момент на безмятежном транспортном горизонте разгорелась дискуссия, в которой не только престарелые теоретики тарифного дела и их молодые ученики выступили с прямой защитой принципа платежеспособности, но даже некоторые из марксистов не знали, как им держаться в этом вопросе по отношению к транспорту. Могут ли марксистские истины, бесспорные в промышленности, годиться на транспорте? Распространяется ли теория трудовой стоимости Маркса на эту своеобразную отрасль хозяйства? Вот вопросы, на которые, как это ни странно, марксистская мысль не нашла единодушного ответа.

Естественно, что буржуазные теоретики тарифного дела изо всех сил защищают "особую" природу транспортного хозяйства и его, якобы, "принципиальное" отличие от промышленности. Этим путем они хотят внушить читателю, что принцип платежеспособности на транспорте вытекает не из общественных отношений капиталистического общества, а из естественной природы самого транспорта, совершенно также, как и максимальная прибыль железнодорожных магнатов диктуется, по их мнению, не чем иным, как "естественным" благом всего общества. 1

Но когда кое-кто из марксистов начинает пользоваться аналогичной аргументацией, то приходится с сожалением констатировать что товарищи основательно забыли и учение Маркса о транспорте и учение Ленина о буржуваных экономистах.

Когда, например, такой авторитетный товарищ, как тов. Струмилин, только что сам заявивший о непопустимости скатываться к принципу платежеспособности в тарифном деле, как к принципу явно мещанскому, сейчас же вслед за этим начинает локазывать. что транспорт не то, что промышленность, что это, пожалуй, лаже не материальное производство, что это простой "накладной расход" на промышленное производство и что поэтому законы ценообразования в промышленности не могут относиться к транспорту (см. "Экон. Жизнь", № 53), то против всех этих утверждений собственно нет смысла спорить. Нужно просто отослать тов. Струмилина ко тому II "Капитала", где Маркс в 6 главе специально по поводу аналогичных ошибок подчеркивал, что транспорт представляет собой не что иное, как особую, самостоятельную "отрасль производства", "транспортную промышленность", с абсолютно такими же законами образования стоимости как и в промышленности вообще (стр. 120-123).

Еще большую, и для марксиста мало понятную ошибку делает тов. Струмилин, когда он утверждает в той же статье, что марксистская "теория трудовой ценности, как известно, не интересовалась отклонениями цен от ценности", и что поэтому на нее нельзя-де ссылаться в тарифном деле.

Приходится с сожалением констатировать, что тов. Струмилин позабыл перелистать не только том II "Капитала", но и совершенно забыл о существовании III тома, ибо, как известно, именно этот том посвящен "отклонениям цен от ценностей" как в условиях свободной рыночной конкуренции, так и в условиях монополии (теория ренты).

Очень нетрудно при таких условиях вместе с рядом буржуазных экономистов "выплеснуть из нашей тарифной политики очень здорового ребенка" платежеспособности на том основании, что транспорт по своей природе отличен от промышленности и потому мы должны отдать его целиком и полностью в ведение той экономической теории, которая, как известно, интересуется "Уклонениями цен от ценностей", т.-е. австрийской теории предельной полезности.

<sup>1</sup> Поразительно отчетливо выражает эту мысль К. Я. Загорский. "Сущность тарификации по ценности,—говорит он,—заключается в том, чтобы посредством

возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платежной способности перевозимых грузов достигнуть... наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов (?!) народного хозяйства... Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов... должна быть признана естественной, т.-е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не "произвольной", "искусственной" и т. д. ("Теория ж.-д. тарифов", 2 изд., 1923 г., 250 стр.).

На самом деле, Маркс не только установил полное тождество процессов образования стоимости в промышленности и на транспорте, но непосредственно и с исчерпывающей ясностью высказался сам по интересующему нас вопросу о характере ценообразования на транспорте.

"Относительная часть стоимости, — писал Маркс во II томе "Капитала", - которую издержки транспорта при прочих равных условиях присоединяют к цене товара, - прямо пропорциональна протяжению 1 и весу товара. Но существуют многочисленные модифицирующие обстоятельства. Перевозка требует, например, более или менее серьезных мер предосторожности, а потому вызывает большую затрату труда и средств труда, смотря по относительной ломкости, подверженности порче, взрывчатости продукта. В этой области железнодорожные магнаты, подобно ботаникам и зоологам, развивают большую гениальность в изобретении фантастических видов. Например, классификация товаров, принятая английскими железными дорогами, наполняет томы и по своему общему принципу основана на тенденции превратить всю разнообразную пестроту естественных свойств в столь же многочисленные пороки, с точки зрения транспорта, и в поводы для вымогательства". Например, "цена транспорта увеличена втрое под предлогом хрупкости товара". Палее, то обстоятельство, что та относительная часть стоимости, которую прибавляют к товару издержки по перевозке, - обратно пропорциональна его стоимости, дает для железнодорожных магнатов особое основание для того, чтобы назначать тариф на товары, прямо пропорциональный их стоимости.2

Итак, для Маркса действительная природа ценообразования на транспорте ничем не отличалась от характера ценообразования в промышленности. Цена должна была бы быть прямо пропорциональна об'ему и весу товара, т.-е. пропорциональна издержкам перевозки товара. Поэтому, как правило, она должна была бы, в сущности, быть обратно пропорциональна стоимости товара, так как наиболее дешевые товары как-раз наиболее тяжеловесны и об'емисты, и обратно: дорогие товары большей частью портативнее дешевых.

Таково естественное отношение, естественная природа ценообразования на транспорте. Но вот вторгается железнодорожный магнат. Исходя из "особых" оснований, отыскивая специальные "поводы для вымогательства", он совершенно искажает подлинную природу ценообразования на транспорте, и вместо того чтобы тарифицировать товары обратно пропорционально их стоимости, начинает, в конце концов, тарифицировать их по платежеспособности, т.-е. прямо пропорционально их стоимости

Эту махинацию железнодорожных магнатов, вскрытую Марксом, это извращение (хотя бы исторически неизбежное) природы ценообразования на транспорте под влиянием "вымогательств" железнодорожного капиталиста, буржуазные теоретики тарифного дела выдают за естественный закон транспорта.

Подмена исторических законов естественными, апология капиталистических отношений на транспорте методом их увековечения и абсолютизации составляют существенное содержание толстенных томов по железнодорожной экономике.

Безжалостен был В. И. Ленин, когда он касался этой особенности железнодорожных "экономистов". "Постройка железных дорог, — писал он, например, в предисловии к французскому изданию "Империализма", — кажется простым, естественным, демократическим, культурным, цивилизаторским предприятием, такова она в глазах буржуазных профессоров, которым платят за подкрашивание капиталистического рабства, и в глазах мелкобуржуазных филистеров. Наделе капиталистические нити тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства вообще, превратили эту постройку в орудие угнетения миллиарда людей, т.-е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в циви лизованных "странах".1

Тот самый прием, о котором говорит здесь В. И. Ленин, буржуазные экономисты, как это вскрыл Маркс, применяют и в тарифном деле. Специфические приемы капиталистического "вымогательства" на транспорте они выдают за законы природы и, об'являя вечным принцип платежеспособности, ничего другого, в сущности не выражают этим кроме своего желания об'явить вечным тот строй, который породил этот принцип.

Как не вспомнить по этому поводу суровые, жесткие, но безусловно верные слова В. И. Ленина: "Ни единому профессору политической экономии, способному давать самые ценные работы в области фактических специальных исследований, нельзя верить ни в одном слове, раз речь заходит об общей теории политической экономии, ибо эта последняя—такая же партийная наука в современном обществе, как и гноссеология". <sup>2</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Перевод не совсем точен. У Маркса говорится не о протяжении, а о Raumgrösse, т.-е. об "об'еме", "Каріtаl". В. 2, 1922, S. 122.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> "Капитал", том II, 122 стр.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Собр. сочинений, т. XVII, стр. 246.

<sup>2 &</sup>quot;Материализм и эмпириокритицизм". Само собой разумеется что эти слова Ленина ни в какой степени не могут относиться к той обширной группе профессоров политической экономии, которая не за страх, а за совесть работает ныне для пролетарского государства. Когда эта группа старых экономистов выступает с защитой принципа платежеспособности в наши дни и в условиях СССР, то это нельзя ничем об'яснить, кроме как известным консерватизмом научной мысли, цепляющейся за старые идеи даже тогда, когда исчез уже их об'єктивный базис.

Поэтому, вместо того, чтобы некритически следовать за аргументацией буржуазных профессоров и теоретиков тарифного дела, не лучше ли нам вернуться к нашей собственной, испытанной, п артийной политической экономии, к той, которая заложена Марксом?

Эта теория, как мы видели, гласит, что нет и не может быть никаких принципиальных отличий между ценообразованием в промышленности и ценообразованием на транспорте. Следовательно, если в промышленности мы ведем линию на максимально точную калькуляцию реальных затрат труда и материальных средств, на усиление производственных моментов в ценообразовании, то ту же самую линию с необходимой осторожностью мы должны повести и на транспорте, иначе между промышленностью и транспортом обнаружится серьезный и чрезвычайно вредный разнобой.

## 2. Принцип платежеспособности и регулирование цен

Мы строим плановое, социалистическое общество. Мы строим его, пользуясь частично теми методами производственной ориентировки, какие остались нам в наследство от прежнего хозяйственного строя. Основным и главнейшим из этих старых методов является цена.

Цена дает нам основную, но отнюдь не исключительную ориентировку в наших производственных перспективах. Мы строим наши хозяйственные планы, неизменно выражая их в ценах, но не всегда ценностный результат определяет действительное движение нашего производства. Производство может быть невыгодным с точки зрения ценностного итога, и тем не менее мы можем поддерживать и развивать его, если нам важно его материальное содержание (сельскохозяйственное машиностроение, военная промышленность и т. д.).

Но каковы бы ни были определяющие мотивы и реальное содержание наших производственных устремлений, они немыслимы пока что без ценностного оформления. Все, что мы производим и планируем, должно иметь обязательно денежную характеристику, характеристику цены.

Трудность и противоречивость нашего положения заключается в том, что мы должны с помощью этого ценностного, т.-е. денежного, измерителя заложить материальный фундамент для социалистического общества, т.-е. для такого общества, где ценностный измеритель исчезает, деньги утрачивают значение и вещи освобождаются, наконец, от свойственной им ныне фетишистской ценностной оболочки.

Следовательно, для того чтобы с помощью цен построить материальный остов бесценностного социалистического общества и не наделать при этом ошибок, мы должны этот наш основной

измеритель сделать максимально точным выразителем тех реальных отношений, которые за ним скрываются.

Мы знаем, что в последнем итоге цены и в капитализме выражают собою реальные затраты живого и овеществленного труда на производство продукта. Чем выше при прочих равных условиях эти затраты, тем выше цены, и наоборот.

Однако, наличие этой общей зависимости между производительностью труда и ценами отнюдь не гарантирует нам, что в каждый данный момент и для каждого данного товара цена будет совпадать со стоимостью, т.-е. будет являться точным отражением трудовых затрат. Наоборот, в условиях капиталистического общества совпадение цен со стоимостью, как известно, представляет скорее исключение, чем правило: капиталистические цены не всегда точно или вернее, всегда неточно отражают собою реальные отношения производства. Они совпадают с ними, т.-е. совпадают со стоимостями лишь в своей сумме, т.-е. в масштабе всего общества в целом.

Какой же модус во взаимоотношениях цен со стоимостями должен быть принят для переходного общества, каким является СССР?

Должны ли мы в нашей политике цен заботиться лишь о том, чтобы в общем и целом, в масштабе всего СССР или в масштабе важнейших отраслей нашего хозяйства или отдельных отраслей промышленности, цены совпадали со стоимостями, или мы должны добиваться этого совпадения в более мелких звеньях общественного производства?

Это — отнюдь не праздный вопрос. Если мы спросим себя, как должно было бы обстоять дело в обществе, находящемся на грани коммунизма, т.-е. на грани окончательного освобождения от ценностных категорий, то мы должны предположить там полное совпадение цен со стоимостями и притом не только в масштабе всего общества или его крупнейших отраслей, но и в масштабе каждого мельчайшего составного звена этого общественного хозяйства. В противном случае нельзя было бы сбросить и самую ценностную оболочку, так как факт несовпадения цен со стоимостями будет свидетельствовать о том, что общество еще не окончательно овладело собственным производственным механизмом, и остается еще какая-то часть, отношения которой ко всему общественному хозяйству и к другим частям не поддаются сознательному общественному контролю и потому регулируются старым методом стихийного уклонения цен от стоимостей.

Коммунистическое общество предполагает полное равновесие между различными отраслями производства и полную рационализацию производства в каждой отдельной отрасли по принципу общественно-необходимого труда. В переводе на фетишистский современный язык такой способ организации общественного производства, означает совпадение цен со стоимостями. Цена

становится идеально точным выражением затрат общественнонеоб ходимого труда и именно поэтому теряет всякий смысл и значение. <sup>1</sup>

Таким образом, конечный пункт нашей политики цен заключается в максимально точном отображении нашей ценой тех реальных затрат труда, общественным выражением которых она является. Успехи в достижении этой цели являются в то же время и успехами нашего планового хозяйства. С одной стороны, каждый шаг вперед в деле планового установления общественного равновесия означает сужение пределов отклонения цен от стоимости в масштабе крупных отраслей хозяйства. С другой стороны, каждый серьезный шаг в деле рационализации производственного процесса будет иметь тенденцию всякую затрату труда превратить в обществення цены со стоимостью и, стало быть, для уничтожения и той и другой в масштабе любого отдельного составного звена общественного производства.

И наоборот. Чем в большей степени наша цена будет действительно отражать реальные трудовые затраты, тем легче становится планирование, тем успешнее рационализация. В самом деле, планирование—иллюзорно, если главный экономический измеритель планирования— цена— не дает представления о материальных, действительных отношениях, которые за измерителем скрываются. С другой стороны, никакая рационализация немыслима, если материальное (трудовые затраты) и общественно-экономическое (цены) выражения рационализации не находятся между собою ни в каком необходимом отношении.

Следовательно, между природой планового хозяйства и государственным регулированием цен в соответствии с издержками производства существует неразрывная связь; одно нельзя мыслить без другого: и то и другое суть методы реального движения к социализму.

Разумеется, ценообразование по издержкам производства включает в себя целый ряд пока что неустранимых рыночных моментов, отражает, в частности, стихийные воздействия крестьянского и международного рынков.

Другими словами, наша реальная политика цен, в особенности когда она сталкивается с внешним рынком и при покупках на крестьянском рынке, неминуемо должна комбинировать производствен-

ные методы ценообразования с рыночными, при чем в ряде случаев, как мы уже упоминали, неизбежно пока что, решительное преобладание рыночных методов. Тем самым в ценообразование нашей государственной промышленности, пользующейся сырьем и материалами с этих рынков, вносится чуждый ей по духу стихийно рыночный момент.

Кроме того, в составе цены нашей государственной промышленности, помимо издержек производства, совершенно очевидных по своему значению, имеется еще накидка, в капиталистических условиях выражающая собою неоплаченный труд рабочих, а в наших советских условиях означающая собою издержки расширенного воспроизводства Сонд накопления) и издержки образования запасов (резервно-страховой фонд).

По совершенно точному указанию Маркса эта накидка в условиях общества, сбросившего капиталистов, выражает собою отнюдь не прибавочный труд рабочих, а составляет часть необходимого труда, расширяющего здесь поэтому свои рамки. 1

Следовательно, когда мы называем эту накидку "нормой рентабельности" или "нормой прибыли" и спорим о ее размерах, мы совершенно неправильно выражаем существо самой надбавки. Делаем мы это потому, что до сих пор не научились еще определять размер издержек расширенного воспроизводства и страхования покаждому отдельному производству.

Таким образом, наше ценообразование по необходимости— несовершенный метод выражения трудовых затрат, но другого метода у нас нет и быть не может. Мы должны здесь в большей чем где бы то ни было мере применить принцип последовательных приближений, добиваясь с каждым разом все более точного, все более совершенного отражения в наших издержках производства, а через них в ценах реальных затрат труда и материальных средств: иного пути для дефетишизации закона пропорциональности трудовых затрат у нас нет и быть не может. <sup>2</sup>

Представим себе теперь, что из этой жесткой цепи регулируемых цен целиком выпадают цены на транспортные перевозки, определяемые ныне не по принципу издержки производства, а по принципу платежеспособности. Что получится из этого? Совершенно очевидно, что из этого может получиться лишь величайший урон для всего дела регулирования цен.

Так как расходы на перевозки составляют, грубо говоря, около  $10^0/_0$  всех издержек производства в СССР,  $^3$  то совершенно очевидно, что сохраняя принцип платежеспособности в тарифном деле,

<sup>1</sup> Понятно, что такое положение дел требует совсем иного уровня производительных сил, чем тот, который известен нам. Однако, уже сейчас мы можем нащупать кое-какие пути, ведущие к этому положению: сюда относится автоматизация производственных процессов, ведущая к радикальной нивеллировке рабочей силы; сокращение рабочего дня, нивеллирующее культурный облик общества; стандартизация и нормализация, нивеллирующие условия производства; успехи планирования в масштабе всего общественного хозяйства и в масштабе отдельных отраслей этого хозяйства.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Маркс, "Капитал", т. I, стр. 532.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Ср. Бухарин "К вопросу о закономерностях переходного периода", М., 1928, стр. 34—35.

<sup>3</sup> Ср. работу проф. Поплавского о народнохозяйственном значении транспорта.

мы сознательно обрекаем десятую часть наших цен на заведомо неверное, неправильное, искаженное отображение реальных трудовых затрат на перевозку продуктов. Реальные затраты на перевозку могут быть очень большими, тариф же очень маленьким. Более того, платежеспособные тарифы отражают, как правило, трудовые затраты как-раз наоборот, т.-е. чем меньше реальные затраты на перевозку, тем выше тарифы, и наоборот.

Какой смысл имеет сохранение подобного кривого зеркала в 0,1 наших издержек, когда во всех остальных частях мы изо всех сил бъемся, чтобы достичь максимально точного отражения в наших ценах реальных трудовых затрат? Если бы еще мы были не в силах мы, например, изменить здесь характер ценообразования, как не в силах мы, например, изменить ценообразование на мировом рынке! Но в транспорте мы имеем дело целиком с государственным хозяйством, обобществленным в неизмеримо большей степени, чем любая другая отрасль нашего хозяйства. Отказываться при таких условиях от регулирования тарифов на принципе издержек производства, значит заведомо итти на ослабление, по крайней мере, на 10% нашего общего регулирования цен и его значения, как метода планового движения к социализму.

Посмотрим теперь, в каком положении оказываются сами платежеспособные тарифы в стране, где цены огромного большинства товаров регулируются государством и, как правило, снижаются.

Платежеспособные тарифы строятся, как известно, на разнице между отпускной ценой в пункте производства и продажной ценой в пункте потребления. Пределы этой разницы и определяют собою границы тарифной ставки. 1

Эта разница, вообще говоря, регулируется у нас Наркомторгом и складывается из следующих частей: 1) издержек транспорта и 2) издержек обращения.

Замечательно, что Наркомторг регулирует эту разницу, т.-е. определяет продажные цены, исходя из данной тарифной ставки, в то время как Тарифный комитет определяет тарифы, исходя из данной разницы между отпускной и продажной ценой. Получается форменный порочный круг, из которого буквально нет никакого иного выхода, кроме чистого произвола.

В самом деле, нельзя безнаказанно сохранять принцип, родившийся и сложившийся в условиях рыночной конкуренции, в условиях колебания цен и стихийного действия закона спроса и предложения, нельзя сохранять этот принцип в обстановке планового козяйства и регулируемых цен!

Как определить, например, сейчас платежеспособность груза? Прежде, при капитализме, дело обстояло относительно просто. Же-

лезная дорога повышала тариф до тех пор, пока грузоотправитель не сокращал перевозок, такова была нехитрая механика тарифной политики прежде. "Других способов определить ценность перевозки, кроме согласия частных хозяйств, пред'являющих на нее спрос, заплатить за нее ту или другую цену, при настоящей системе экономической организации не имеется и не может быть". 1

Ну, а сейчас? В СССР? Где нет "частных хозяйств"? Где "согласие" этих хозяйств отнюдь не произвольно, а в значительной степени предопределено заранее производственными и финансовыми планами? Как быть в таких условиях?

Загадочность "платежеспособности" в нашей советской обстановке выступает настолько очевидно, что официальные тезисы Госплана, придерживающиеся, к сожалению, принципа платежеспособности, вынуждены рекомендовать совершенно невероятный способ определения последней.

"Поскольку в наших условиях,— говорится в п. II. тезисов,— преобладающими являются регулируемые цены, а не свободный рынок, платежеспособность многих грузов подлежит выяснению путем сравнения издержек производства в различных частях страны, взаимной заменяемости товаров и проч.".

Не легче ли, не проще ли, не естественнее ли было для Тарифного комитета определить собственные издержки самого транспорта, вместо того, чтобы в погоне за несуществующей "платежеспособностью" узурпировать права Наркомторга и предпринимать гигантскую работу установления и сравнения издержек производства подавляющей массы товаров по всей стране, с учетом (шутка сказать!) взаимной заменяемости товаров и прочее...

Поистине приходится удивляться железному консерватизму железнодорожной тарифной мысли, которая никак не хочет расстаться с былой своей правдой, давно уже ставшей предрассудком, и притом предрассудком вредным. Можно, по человечеству, понять защиту экономистами принципа платежеспособности в условиях капиталистического строя. Но совершенно не понятно, зачем те же экономисты не только защищают его в условиях СССР, но и предлагают для его сохранения нагрузить Тарифный комитет явно бесплодной, чудовищно-сложной и заведомо непосильной для него работой.

Не честнее ли было бы вместе с проф. К. Я. Загорским прямо признать, что принцип платежеспособности несовместим с плановым началом, и по мере укрепления последнего будет все в большей и большей степени уступать свое место принципу издержек производства.

"С отмиранием рыночных условий, — писал К. Я. Загорский в тезисах от 18/І 1928 г., — условий, свойственных настоящей стадии эко-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Загорский, "Теория и т. д.", стр. 220 О. В I и m, "Der Weltverkehr und seine Technik", 1921, В. I, S. 238.

<sup>1</sup> Загорский, "Теория и т. д.", стр. 254. Странно, между прочим, читать такую жарактеристику в книге, изданной в 1923 г. НКПС.

номики переходного периода, вытеснением их всецело плановым началом и усовершенствованием методов регулирования цен, сказанная система (т.-е. тарификация по платежеспособности. С. Б.) должна будет последовательно уступить место системе тарифов по собственным издержкам ж. д.".

Какой вывод следует сделать из этого признания выдающегося русского теоретика тарифного дела? Тот, что время практического подхода к изменению основ тарифной системы уже пришло.

Практики тарифной работы давно уже чувствуют это. Необходимость изменения основ тарифного дела диктуется, прежде всего, тем, что старая тарифная система в конец запуталась и не могла не запутаться в бесчисленных исправлениях и дополнениях к самой себе, справедливо став от этого постоянной темой рабкоров всех железных дорог Союза.

Но и помимо этого, тоже впрочем немаловажного обстоятельства, необходимость коренного пересмотра основ тарифной политики чрезвычайно властно и очень решительно ставится в порядок дня всей политикой регулирования цен. Все чаше и все с большим основанием наши регулирующие органы начинают сомневаться в пресловутой способности Тарифного комитета определять "платежеспособность" груза. Все чаще и все настойчивее Тарифному комитету предлагается в интересах регулирования цен установить такой-то и такой-то заранее определенный тариф, отличающийся от действующего. Тогда вдруг обнаруживается все действительное бесплодие, жалкая беспомощность принципа платежеспособности в наших условиях. Работники НКПС и работники Тарифного комитета оказываются не в состоянии обосновать и защитить действующие тарифные ставки, потому что в самом деле, какие же основания, кроме произвольных, какие мотивы, кроме потолочных, или, как выразился один из крупных тарифников, "интуитивных", могут быть в наших условиях у платежеспособных тарифов?

Не удивительно, что единственным опорным пунктом для определения высоты тарифных ставок в том порочном кругу, в котором, как мы видели, оказываются платежеспособные тарифы в наших условиях, являются довоенные тарифные ставки. Когда "интуиция" отказывается работать, когда "сравнение издержех производства и взаимной заменяемости" не дает результатов, а всеведующий Наркомторг молчит, тогда тарифный Комитет прибегает к последнему и вернейшему средству: ставит компас на довоенное соотношение тарифных ставок.

В итоге наша тарифная система представляет собой невероятно путанное нагромождение всяческих наслоений, с довоенной

основой в сердцевине и с бесчисленными изменениями по периферии, от случая к случаю, от кон'юнктуры к кон'юнктуре, от "интуиции" к произволу.

Это не вина нашей тарифной системы, а беда и беда от того, что корни "платежеспособной" системы вырваны и она висит в в воздухе, питаясь высасыванием самой себя. Пора не просто упорядочить наши тарифы; пора связать их с глубокими корнями нашего планового хозяйства, пора сменить самый принцип построения тарифов и начать перестройку тарифной системы на основе естественного принципа планового хозяйства — принципа издержек производства.

## 3. Платежеспособные тарифы, районирование и капитальное строительство

Нам предстоит вложить в предстоящее пятилетие около 20 мрд. руб. в различные отрасли нашего народного хозяйства. Совершенно очевидно, что эти громадные капитальные вложения, помимо количественного и качественного выражения, должны иметь также пространственную характеристику. Другими словами, перспективный план, помимо отраслевого разреза, должен иметь также и районный разрез. Мало того, с известной точки зрения районный разрез в плане представляется неизмеримо более важным, чем отраслевой разрез. Во всяком случае он более понятен, доступен, близок широким массам, чем отраслевой разрез. Массы живут не по отраслям, а по районам, и внерайонная, внепространственная. так сказать, постановка вопросов капитального строительства мало что говорит уму и сердцу рабочего и крестьянина. Не даром прения на XV партийном с'езде сосредоточились по преимуществу на проблемах пятилетки в районном разрезе. Не даром делегаты различных районов одни за другим поднимались на трибуну с'езда, чтобы выдвинуть и защитить хозяйственные проблемы своего района. В повседневной практике наших хозяйственных органов необходимость районной постановки всех проблем дает себя чувствовать никогда не замирающей борьбой районов за увеличение своей доли в распределении средств, в бюджете, в плане. С переходом к реконструктивному периоду острота районных проблем не ослабевает, а усиливается. Вот что пишут, например, авторы первой пятилетки Госплана:

"Планирование по отдельным отраслям, возможное в период восстановительного процесса, когда предел развертывания тех или иных отраслей был обусловлен исключительно наличием неиспользованного основного капитала, ныне, при переходе промышленности к широкому строительству, стало уже невозможным, и потому перспективы развития промышленности в отдельных районах приобретают все большее значение". 1

<sup>1</sup> Впрочем очень непрочного, как оказалось впоследствии.

<sup>1 &</sup>quot;Перспективы развертывания и т. д.", стр. 148.

Между тем, отсутствие именно районного разреза и характеризует, как известно, нашу пятилетку, составляя ее важнейший, хотя пока что и неустранимый недостаток.

Дело, конечно, не только и даже не столько в том, что отсутствуют материалы к построению пятилетки в районном разрезе. "Мертвая точка" районирования, о которой глухо говорит пятилетка (148), коренится в том, что сами районы не знают, как подойти к определению своих районных перспектив. Не знают этого, повидимому, и авторы пятилетки. Во всяком случае, признав всю важность определения перспектив промышленности по районам, пятилетка вслед за этим пессимистически замечает: "Тем не менее, считаем необходимым отметить, что на ближайшее пятилетие нет оснований говорить о расселении промышленности по районам, следует иметь в виду с точки зрения экономического районирования лишь рациональный выбор места для новых фабрик и заводов". 1

Другими словами, на предстоящее пятилетие в отношении промышленности никакого нового районирования, кроме того, какое дано всем предшествующим развитием страны, не предвидится. Промышленность по районам не расселяется, промышленность остается в старых районах, речь идет лишь о рациональном выборе места для новых фабрик в старых районах.

Несколько более решительно подходит к вопросу первая промышленная пятилетка ВСНХ. Она не только пытается дать картину районного размещения, предстоящих капитальных вложений, она, что гораздо важнее, впервые формулирует принципы районирования с точки зрения ВСНХ.

"Отдавая преимущество тому или иному фактору, мы должны были, естественно, исходить из какой-то общей экономической ориентировки, которая бы нам давала право отвести большую роль этому фактору, а не другому. Мы такой общий критерий видели в издержках производства. Мы считали, что наибольшее право на организацию промышленного предприятия имеет тот район, который обеспечивает для него наиболее низкие издержки производства". 2

Строго говоря, одного этого критерия отнюдь недостаточно для определения районных промышленных перспектив. Если не стоять на точке зрения районной автаркии и вместе с авторами пятилетки "стремиться к наиболее полному и экономически целесообразному разделению труда между районами "(стр. 176), то нужно учитывать не только собственные производственные возможности района (его издержки производства), но и отношение его к другим районам, т.-е. издержки транспорта из района в район.

Только совокупность этих двух критериев в состоянии дать нам экономически правильную перспективу районов, которую можно затем корректировать политически. <sup>1</sup>

Между тем, издержки транспорта совершенно обойдены авторами пятилетки, как будто бы их совсем нет или почти нет в природе. О них говорится глухо, в роде того, что, мол, "ненормально такое положение, когда громадные массы сырья перевозятся в центр иногда за тысячу верст, для того чтобы здесь перерабатываться и затем доставляться на место потребления за те же тысячи верст" (стр. 176).

Или следующее: "Естественные богатства, как таковые, сами по себе еще не означают сырья для промышленности, естественные богатства становятся сырьем для промышленности только тогда, когда при данном уровне техники и экономики целесообразно их подвергнуть обработке. Например, мы на Печоре имеем богатые угли, но при данных экономических условиях нет предпосылки для их рентабельной обработки. Поэтому мы должны бросить средства в другой какой либо район, который располагает менее богатыми залежами, но который обладает экономическими и техническими возможностями свои естественные богатства использовать с большей выгодой, чем богатые районы" (стр. 178).

Значение издержек транспорта, можно сказать, кричит о себе во всех этих рассуждениях и, тем не менее, пятилетка молчит о транспорте, как-будто бы проблемы передвижения товаров не существует вовсе, она завуалирована здесь фразой об "экономических и технических возможностях" о "данном уровне техники" и т. д., и т. п.

Подобное замалчивание проблемы транспорта отнюдь не случайно. Оно представляет собой результат неправильной теории районирования, которая сложилась в русской экономической литературе давным давно и упорно держится до настоящего времени, питаясь соками "платежеспособной" тарифной системы. Сущность этой теории заключается в том, что при определении хозяйственных перспектив какого-либо района мы должны опираться, главным образом, на естественные условия района, на его, так сказать, внутренние издержки производства, не обращая внимания на издержки транспорта.

Наиболее ярко в старой экономической литературе эту мысль выразил А. Скворцов. В своей фундаментальной работе он писал "Прежний транспорт (речь идет о гужевом транспорте. С. Б.) давал огромные преимущества именно географическому положению (расстоянию рынка), но зато не давал выразиться в полной мере влиянию преимуществ области по отношению к производству того или иного продукта. Современный же паровой транспорт, обратно, выдвигает на первый план и даже усиливает значение есте-

<sup>1 &</sup>quot;Перспективы развертывания", стр. 150.

<sup>2 &</sup>quot;Материалы и т. д.", 1927, стр. 177.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Разумеется, экономика эдесь ни в какой мере не противопоставляется политике, которая сама, как известно, есть концентрированная экономика; оба слова взяты здесь в их разговорном значении.

ственных преимуществ по отношению к производству, подавляя в то же время значение географического положения, т.-е. близости от рынка. Поэтому мы должно не только принять во внимание преимущества каждого района по отношенню к производству, но именно исходить из этих преимуществ, чтобы притти к выводу о расположении отраслей хозяйства в современном мире". 1

С. А. Бессонов

На чем покоилось это, по меньшей мере, странное, воззрение разделявшееся, между прочим, даже таким видным экономистом, как А. Чупров. Оно покоилось на факте понижения железными дорогами тарифов на массовые грузы по принципу "платежеспособности". Когда Чупров писал, что железные дороги приближают нас к тому идеалу, когда "расстояние преодолевается без всяких расходов", то он, собственно говоря, имел в виду не реальные затраты труда на преодоление расстояния, а их денежное выражение в тарифах. Платежеспособные тарифы дают железным дорогам широкую возможность понижать ставки на одни грузы за счет других, на одни перевозки за счет других, создавая тем самым иллюзию сокращения расстояния, ликвидации затрат на перемещение грузовит. д., ит. п.

Причинную связь всей концепции с тарификацией по "платежеспособности" (по ценности) откровенно вскрывает А. Скворцов в своих выводах:

"... § 8. Дещевая перевозка массовых продуктов (сырье) и более дорогая—продуктов обработанных (фабрикатов), т.-е. тарификация по ценности, вызывает рассеяние фабричной промышленности из немногих центров, в которых она помещалась прежде, по всем областям мира.

§ 9. Огромное удешевление транспорта уничтожает значение того единственного фактора, который вынуждал концентрическое расположение систем хозяйства в "уединенном государстве" Тюнена и, наоборот, выдвигает вперед значение естественных факторов, определяющих строй хозяйства" (там же, стр. 648).

Итак, по Скворцову, дело обстояло следующим образом: во времена Тюнена, при прежних средствах транспорта, когда тарифная ставка возрастала прямо пропорционально расстоянию, об'ему и весу, влияние расстояния, действительно, оказывалось решающим для хозяйственной географии страны.

Ныне, когда благодаря системе платежеспособных тарифов и тарификации по ценности, тарифная ставка имеет возможность определяться вне прямой связи с об'емом,

весом и расстоянием, значение пространства становится в ряде случаев ничтожным, сводится к нулю и мы можем, районируя страну практически игнорировать эти факторы.

Вот откуда идет, таким образом, идея промышленной пятилетки ВСНХ об издержках производства, как единственном факторе районирования. Она ведет свое начало от наших восьмидесятников экономистов, слагавших свое мировоззрение на уроках сельскохозяйственного кризиса 70-х годов, на борьбе с Тюненом и на умилениях перед волшебным действием платежеспособных и диференциальных тарифов, на глазах у всех "уничтожавших" расстояние, шутя "передвигавших" огромные страны и материки по карте земного шара. Это настроение, это умиление продолжает некритически жить и до сих пор, 1 оказывая влияние и на нашу теорию и на нашу тарифную практику.

На самом деле нельзя, конечно, игнорировать при построении районов ни издержек производства, ни издержек транспорта. Мы должны одинаково бороться как против ошибок Тюнена, так и про тив ошибок Скворцова и его современных сторонников. Издержки производства плюс издержки транспорта-вот реальная формула нашего районирования.

Но если мы, худо или хорошо знаем, что такое издержки производства, то что разуметь под издержками транспорта? Должны ли мы под издержками транспорта понимать их нынешнее выражение в платежеспособных тарифах, 2 или мы должны, районируя СССР, иметь в виду, главным образом, реальные затраты транспорта на передвижение грузов?

Две величины эти, как мы видели, при платежеспособных тарифах не только не совпадают друг с другом, но в силу тарификации по ценности, имеют склонность всякий раз расхолиться в прямо противоположном направлении: чем выше реальные издержки железных дорог на перевозку, тем относительно ниже платежеспособный тариф, и наоборот.

Следовательно, картина наших районов будет выглядеть совершенно различно в зависимости от того, какой из этих двух признаков мы положим в основу наших географических расчетов: издержки самого транспорта или платежеспособные тарифы?

<sup>1</sup> А. Скворцов, "Влияние парозого транспорта на сел. хоз.", 1890 г., стр. 630 — 631.

<sup>2</sup> Если можно говорить о ставке и о "тарифах" в условиях "уединенного го-«сударства" Тюнена.

<sup>1</sup> С. В. Бернштейн-Коган, например, пишет: "Крупным недостатком теории Вебера является недостаточное внимание ее к вопросу о высоте и строе ж.-д. тарифов. Совершенно упускается из виду, что диференциальное построение тарифов, с более низкими ставками наращивания на далеких расстояниях, радикально может изменить степень тяготения производственных единиц к углю и материалам" ("Введение в экономию промышленности", 140).

<sup>2</sup> Как понимают, между прочим, все без исключения теоретики тарифного дела-Закс и Ульрих, Пихно и Гиацинтов, Витте и Загорский, а также большая часть экономистов: тов. Струмилин, Бернштейн-Коган и даже Гинзберг (ср. его "Экономию промышленности", т. II, стр. 395).

Вопрос был бы просто любопытен, если бы мы не стояли перед перспективой громадных капитальных вложений. Но необходимость и неизбежность пространственного размещения этих капитальных вложений придает этому вопросу совершенно практическую серьезность. В зависимости от того, какой из этих двух признаков мы положим в основу нашей пространственной ориентировки, в зависимости от этого расположатся и наши капитальные вложения.

Взглянем сначала на вопрос теоретически. Тариф — это цена на перевозку. Перевозочная цена — в отличие от всех других цен — определяется ныне не по издержкам перевозки, а по платежеспособности грузов. Следовательно, она, как правило, не только не отражает издержек перевозки, но, как сказано выше, большею частью обратно пропорциональна им. Цена перевозок, следовательно, не отражает сейчас ни реального пространства, ни издержек его преодоления.

Она, так сказать, вне и антипространственна, целиком идеальна, в духе австрийской экономической теории.

Пространство может быть очень большим, но его тарифное выражение будет выглядеть весьма кратким, тяжелый груз превращается в груз легкий, легкий в тяжелый,—все действительные отношения становятся вверх ногами в этом призрачном мире платежеспособных цен! Попробуйте теперь разместить 20 миллиардов рублей реальных (не призрачных!) капитальных вложений за 5 лет, руководствуясь подобным измерителем пространства! Вы бесспорно окажетесь в положении человека с нормальным зрением, которому скверный врач непрерывно меняет очки, ориентируясь то на дальноворкость, то на близорукость. Вместо того чтобы видеть вещи так, как они есть на самом деле, несчастный пациент непрерывно вынужден будет действовать наперекор и прямо противоположно действительным отношениям.

Прекрасно оттенил эту особенность платежеспособных тарифов А. Вебер. Он писал: "Если благодаря низким исключительным тарифам на определенных линиях, эти линии мыслятся и принимаются в расчет в укороченном виде, то это воображаемое укорочение означает, очевидно, просто изменение в пространственных (?!) отношениях между отдельными пунктами, образующими штандартную фигуру. С точки зрения потребительских пунктов известные материальные склады становятся, в силу указанного мысленного сокращения, ближе, чем это было бы, если бы они рассматри-

вались в их реальном географическом положении... Другое дело, если мы имеем перед собою отклонение второго типа, выражающееся в понижении или повышении тарифных ставок не для отдельных линий, а для определенных товарных категорий. В этом случае груз, вступающий в "штандартный баланс" с воображаемыми весовыми надбавками или скидками, действует в штандартной фигуре весом, отличным от реального, поэтому он притягивает штандарт к своему углу сильнее или слабее, чем это было бы при действии его реального веса. 1

Мир воображаемых величин—вот что такое, по Веберу, "платежеспособные" расстояния и тяжести грузов. К сожалению, эти призрачные величины не остаются без влияния на действительные соотношения районов. Промышленные предприятия учреждаются, строятся, развиваются в расчете не на действительные издержки перевозки грузов, а на их призрачноневерное отображение в тарифах. Не удивительно поэтому, что картина реального размещения производительных сил в пространстве капиталистического общества серьезно отличается от того их размещения, которое будет, если мы учтем реальные издержки по передвижению грузов в пространстве.

В самом деле, взглянем, например, на историю русских железнодорожных тарифов с этой точки зрения. Железнодорожные тарифы в России, как и повсюду в мире, устанавливались сначала произволом отдельных железных дорог. Общеизвестен результат подобного стихийного установления тарифов.

"На практике скоро обнаружилось,—пишет русский правительственный отчет, — что деятельность железнодорожных обществ в деле установления тарифов, направилась в целях достижения своих коммерческих интересов не столько к повышению тарифов, сколько к чрезмерному в некоторых случаях понижению... резкие понижения провозных плат в конкуренционных направлениях наряду с высокими ставками в сообщениях, где условий для конкуренции небыло, приводили к крайней неуравнительности тарифов для отдельных производительных и потребительных районов России".3

Итак, первоначально железнодорожные тарифы определялись целиком условиями конкуренции (или, наоборот, монополии) и политикой рефакций по отношению к крупнейшим грузоотправителям.<sup>4</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Очень наглядно это действие платежеспособных тарифов ставлено в таблице тов. Струмилина в № 82 "Экон. Жизни" за 1928 год. Здесь одна и та же тарифная ставка означает для дров 500 верст, для зерна 50 верст, для промизделий 5 верст. И, наоборот, вопреки природе, 100 пудов дров оказываются равными и по об'ему и по весу 1 пуду промизделий, а 1 промышленная верста оказывается равной 100 дровяным верстам.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> А. Вебер, "Теория размещения промышленности", 1926, стр. 45, 51. Как это ни странно, Вебер действительно не придал серьезного значения этому призрачному влиянию современных тарифов в деле образования штандарта.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Проф. Бернштейну-Когану, выводящему диференциальные тарифы из естественных законов, следовало бы обратить внимание на это действительное происхождение диференциации из капиталистической конкуренции.

 $<sup>^3</sup>$  "Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений за 1889 — 1913 гг.", СПБ, 1914, стр. 2, 3.

<sup>4</sup> Особенно подробно этот вопрос вскрыл Franz Ulrich в своей рабте "Das Eisenbahntariffwesen im Allgemeinen", 1886, в особенности стр. 96—107.

Они представляли собой, таким образом, высшее выражение принципа платежеспособности, т.-е. такого ценообразования, при котором цена определяется не в производстве, а на рынке, борьбой покупателя и продавца. Не удивительно поэтому, что первые тарифы не только не совпадали со стоимостью перевозок вообще, но и самое несовпадение это на каждой дороге совершалось по-разному. Легко себе представить при таких условиях, какое влияние подобная тарифная каша оказала на географическое размещение наших производительных сил! Новые предприятия и новые отрасли хозяйства возникли, развились и сформировались под влиянием этих первых случайных и произвольных тарифов и, совершенно понятно, что когда царское правительство пришло к мысли о необходимости как-то упорядочить тарифы, оно, по существу, не могло ничего сделать, так как всякое изменение первых тарифов угрожало нарушить сложившееся на базе старых тарифов районное равновесие.

"Необходимо было, -- повествует далее правительственный отчет, -внести порядок и систему в бесмонечное множество тарифов и правил их применения, создавшихся в течение многих лет на каждой отдельной дороге под влиянием соперничества между ними и чисто местных и случайных условий и потребностей каждой из них. При этом, однако, тарифные учреждения постоянно имели в виду, что, несмотря на существенные недостатки действовавших на сети железнодорожных тарифов главнейшие производительные районы и потребительные центры успели до некоторой степени приспособиться к созданным этими тарифами условиям. Более того, вызванное соперничеством между дорогами чрезмерное понижение тарифов на той или иной дороге содействовало в отдельных случаях возникновению и значительному развитию в районах этих дорог известных производств. Вследствие сего крутая ломка сложившихся уже тарифных соотношений могла бы привести к совершенно нежелательным последствиям в смысле серьезных изменений в отдельных отраслях производства и в распределении их по отдельным районам".1

Итак, история тарифов обнаруживает перед нами следующий замкнутый круг:

- 1. Русские железнодорожные тарифы, как и повсюду в мире, строились не по издержкам производства, а по платежеспособности, определяемой чисто местными и случайными обстоятельствами.
- 2. На основе этих тарифов сложились основные наши производственные районы, возникли, развились и окрепли массы нового основного капитала. Социально-экономическая форма (цена на перевозки) обросла, таким образом, материально-производ-

ственным содержанием, обзавелась материальным костяком в виде основного капитала районов.

3. Этот материальный костяк приобрел затем собственную инерцию существования и, возникнув на базе случайных первых тарифов, сам превратился в надежнейшего их охранителя и защитника.

Поразительно выпукло выразили эту мысль представители ряда наших металлургических заводов, когда они просили в 1909 году пересмотреть тариф на руду. Они писали в Тарифный комитет: "Правильную регулировку положения отдельных групп заводов может дать лишь то соотношение тарифных ставок на уголь и руду, которое существовало в период возникновения в рассматриваемых районах металлургических заводов." 1

То же самое заявили горнопромышленники Юга России, когда они на 33 своем с'езде постановили: "Возбудить ходатайство об оставлении в силе действующих тарифов на руду и уголь и на все вообще предметы горнозаводской промышленности, так как даже малое их повышение нарушает установившееся вза-имоотношение между заводами разных районов".

Величайшая случайность и произвол вначале, величайший консерватизм потом,— таковы те необходимые последствия, которые вызывала система построения тарифов по платежеспособности в историческом образовании районов. После этого едва ли будет правильно заявление проф. Бернштейн-Когана на страницах "Экон. Жизни" о том, что "нынешний метод построения тарифов (по платежеспособности. С. Б.) "искусственен" в такой же мере, как, например... повышение производительности труда путем правильного его технического или общественного разделения" ("Экон. Жизнь", № 62).

Проф. Бернштейн-Коган забыл взглянуть в историю "платежеспособных" тарифов. Между тем, даже в устах царских чиновников это есть, как мы видели, история закрепления и увековечивания тех стихийных, случайных, произвольных и часто нелепых соотношений между отдельными капиталистическими группировками и районами, которые сложились к началу русского промышленного грюндерства и отразились в нашей тарифной системе.

Защищать этот исторический осадок в наших тарифах, выдавать его за "естественный" закон природы, как-будто не совсем "естественное" занятие для планового работника, каким является проф. Бернштейн-Коган.

Действительное отношение выглядит совершенно иначе: существующая тарифная система, основанная на принципе платежеспо-

<sup>1 &</sup>quot;Краткий отчет и т. п.", стр. 42.

<sup>1</sup> Журнал совещания по общему пересмотру тарифов на перевозку руды и т. д. от 22 - 24 января 1909 года.

собности, представляет собой стихийный результат борьбы различных капиталистических группировок в довоенной России. Более того, в своих основных отношениях она представляет собой результат группировки капиталистических сил в промышленности и торговле 80-х годов, т.-е. до начала правительственного вмешательства в тарифное дело. Вслед затем она была закреплена громадными капитальными вложениями 90-х годов и с некоторыми незначительными изменениями окончательно оформлена капитальными вложениями начала XX века (перед войной).

К сожалению, капитальные вложения царской России продолжают давить на тарифную систему и в условиях СССР. Давление старых капитальных вложений и их об'ективно реакционная, консервативная роль сказываются в том, что действующая тарифная система в основе своей продолжает охранять сложившиеся старые районы совершенно так же, как старые районы, в свою очередь, всеми мерами удерживают старую тарифную систему, как свою главную опору.

В этом не было ничего плохого, пока СССР находился в полосе восстановительных процессов. Наоборот, в этот период восстановление старых тарифных соотношений было актом величайшей козяйственной мудрости, так как позволяло быстрее восстанавливать циркуляцию производства по старым привычным каналам, т. е. по линиям привычных грузовых потоков между старыми, восстанавливаемыми производительными силами отдельных районовых у

Совсем иначе складывается проблема, когда мы от восстановительных процессов переходим к реконструктивным. Сохранение старой тарифной системы в эпоху реконструкции, т.-е. больших капитальных вложений, означает практически реставрацию 80-х годов в нашем районировании. Действующая тарифная система, корнями своими уходящая в капиталистическую борьбу конца прошлого века, об'ективно и неизбежно будет давить на наши капитальные вложения, в смысле направления их по руслу старых районов. Стоит только взглянуть на практическую действительность, чтобы увидеть как дает себя знать эта консервативная сторона нашей тарифной системы. Мы видели, например, как пятилетка Госплана, <sup>2</sup> признавая всю важность развития новых районов, практически на предстоящее пятилетие, когда предполагается вложить в хозяйство около 20 мрд. рублей, оставляет все дело по-старому.

Пятилетка ВСНХ, еще более твердо говорит о необходимости "постепенного перемещения промышленных центров на восток и юго-восток за счет европейского запада и северо запада и центра" (179), и, тем не менее, когда дело доходит до практического опреде-

ления размера капитальных вложений в новые районы, ВСНХ так же, как и работники Центральной комиссии по пятилетке — составители "Материалов" — предпочитают говорить в тонах, менее определенных. Здесь уже встречаются фразы о том, что "мы не могли сразу оторвать нашу промышленность от ее исторической базы", что "пятилетка учитывает преимущество о с н о в н ы х промышленных центров", что "нельзя ожидать, чтобы мы в течение пяти лет могли осуществить полный переворот в районном размещении нашей промышленности" и т. д., и т. п. (179, 180, 181).

Все эти соображения совершенно бесспорны. Мало того, осторожность в деле развертывания новых районов обязательна.

Речь идет, однако, не о требованиях практической осторожности, а о принципиальных основах районирования, о принципиальной линии нашей политики в этом вопросе.

Между тем, принципиальная линия авторов обоих пятилеток по меньшей мере недостаточна. Как мы выяснили выше, основным критерием для районирования оба документа считают издержки производства, упуская при этом или недостаточно учитывая издержки транспорта. Это игнорирование транспортной стороны дела имеет в качестве своей основы, систему тарифов по платежес пособности, потому что именно платежеспособные тарифы можно менять как угодно, создавая самим себе иллюзию сокращения расстояния или полного его уничтожения, как думали в свое время А. Скворцов и А. Чупров.

С этой точки зрения совершенно понятно направление подавляющей части капитальных вложений в русло старых районов. В самом деле, с точки зрения издержек производства бесспорна "большая эффективность капитальных затрат в крупных промышленных центрах" (180), в старых производственных районах. Правда, эти старые производственные районы, по признанию самого ВСНХ, крайне невыгодны с точки зрения реальных издержек транспорта, но ведь издержки транспорта учитываются ВСНХ лишь в виде тарифов; тарифы же, как известно, можно ныне приспособить к любым целям без всяких затруднений, не говоря уже о том, что они давно уже приспособлены именно к старым районам.

При этом, однако, упускается из виду следующее обстоятельство, обладающее, к сожалению, силой закона.

Увеличение основного капитала старых промышленных районов увеличивает автоматически и силу их аггломерации, воспроизводит прежнее соотношение районов в расширенном масштабе, еще более затрудняет образование новых районов, закрепляет и увековечивает искаженно искусственное отображение реальных расстояний в современной тарифной системе. 1

<sup>1</sup> См. об этом мою работу "К вопросу о техническом прогрессе в современном капитализме", Л., 1927.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Мы имеем в виду том "Материалов Центр. Комиссии по пятилетнему плану," выпущенный в 1927 г.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> О том, какую колоссальную роль играет фэктор старых капитальных вложений в задержке технического прогресса, см. мою работу "К вопросу о техническом прогрессе в современном капитализме", Л., 1927 г.

Таким образом, благодаря сохранению старых принципов тарифной системы, мы рискуем повторить за пятилетие такой же замкнутый круг, какой в свое время проделало русское народное хозяйство в 90-х и 900-х годах, т.-е. еще более закрепить оставшееся нам от 80-х годов соотношение районов.

Следовательно, одним из самых существенных недостатков нынешней политики районирования является то, что она представляет себе издержки транспорта в виде платежеспособных тарифов, т.-е. искаженно, и благодаря этому теряет действительную ориентацию в реальном пространстве.

В самом деле, с точки зрения ВСНХ, Наркомторга, Центросоюза, Сельхозсоюза действительные издержки перевозки глубоко безразличны. Всех упомянутых клиентов транспорта интересует лишь денежное выражение этих издержек, т.-е. тарифы. Им важно не реальное, а лишь тарифное, так сказать, "социально-экономическое" расстояние. Однако, это "социально-экономическое" расстояние (тарифное расстояние) сложилось при совершено ином общественном строе, чем наш строй. Его прежним назначением было охранять консервативные интересы сложившихся капиталистических группировок. Воспроизводя эти "социально-экономические" расстояния, мы воспроизводим тем самым черты старого строя в строе новом, усиливаем мертвого для того, чтобы он хватал живого. С народнохозяйственной точки зрения того общества, которое мы строим, важны, наоборот, лишь реальные издержки производства и отнюдь не их социальноэкономическое выражение в ценах. Мы оказались бы у разбитого корыта, если бы на другой день социализма обнаружили, что мы до сих пор совершенно извращенно представляли себе реальные издержки по преодолению расстояния и по транспортировке грузов.

Социализм немыслим без величайшей ясности всех отношений производства, обмена и распределения. Этой ясности мы добиваемся во всех без исключения областях нашей жизни, бесстрашно вглядываясь в лицо правде. Почему же нам не взглянуть в глаза пространственной правде? Конечно, уяснение суровой правды транспортных издержек в целом ряде случаев окажется крайне неприятным. Оно бесспорно изменит и существенно изменит характер и направление наших капитальных вложений, определит, наконец, судьбу наших районов, потребует у нас на все это значительной затраты времени и энергии.

Но зато мы получим, наконец, надежный критерий для суждений о районных перспективах. Тариф, построенный не по платежеспособности, а по издержкам перевозки заставит нас в решении любого вопроса учитывать не только издержки производства, но издержки транспорта, толкая нас по линии такого географиче-

ского размещения, которое давало бы (при данном состоянии техники) минимальные трудовые затраты на производство и транспорт продуктов.

Никакого иного экономического критерия для географического размещения производительных сил в условиях социалистического общества нет и быть не может. Чем скорее мы перестроим нашу тарифную систему в направлении этого критерия (реальные издержки транспорта), тем скорее мы освободим наш транспорт от роли извозчика, превратив его в активное орудие социалистического переустройства общества. Тем скорее и тем успешнее, следовательно, пойдет и самое строительство социализма, ибо мы с помощью новой тарифной системы не прошлое будем воспроизводить в настоящем, как делаем сейчас, а в строительстве настоящего будем предвосхищать будущее.

(Окончание следует)