

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ *)

Состояние речных путей. Для того, чтобы осветить годовую деятельность речного транспорта, необходимо сказать несколько слов о тех физических условиях, в которых этот транспорт работал в 1924 г., так как путевые условия являются в значительной мере определяющим фактором в работе флота. По подсчетам инж. Звонкова глубина на среднем плесе р. Волги в августе 1924 г. уменьшилась до 7,5 чтв. вместо 10 чтв. довоенных, что увеличило себестоимость перевозки пуда нефти на 30—40%, а сухогрузов на 40—50%.

По производственной программе в навигацию 1924 г. были назначены следующие глубины: Н. Новгород — до устья р. Камы 8 чтв., от устья р. Камы до Астрахани 9 чтв., вместо довоенных соответственно 10 и 12 чтв. На остальных реках глубины не нормировались. Фактическое состояние глубин на нормированных участках было 7 чтв. 2 врш. — Н. Новгород — устье р. Камы и 12 чтв. 2 верш. — устье Камы — Астрахань. В целом ряде важнейших ненормированных водных районов глубины доходили до весьма низких пределов: на плесе Рыбинск — Н. Новгород — 5 чтв. 1 врш., на р. Днепре на участке Лоев — Киев — 4 чтв. и т. п.

Обстановка фарватера в 1924 г. производилась на протяжении 29.085 вер. из них с освещением всего на 13.237 верст, вместо 33.600 в 1913 г.

Такое положение речных путей в значительной мере объяснялось недостаточным и несвоевременным финансированием водных путей. В 1924 г. на водные пути государством было отпущено по бюджету всего лишь 12 милл. руб., на 1925 г. отпускается 21 милл. руб. Это обстоятельство довольно тяжело отражалось на работе госпароходств, нанося последним значительные убытки.

*) Отчетный годовой период по работе речного транспорта считается с января по январь.

Данный очерк, в виду неполучения данных за декабрь, охватывает работу речного хозяйства за 11 месяцев.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

Развитие грузооборота. Переходя к оценке эксплуатационной работы речного транспорта, интересно взглянуть на темп развития народного хозяйства и жел. дор. грузооборота для того, чтобы нагляднее можно было видеть развитие речных перевозок.

Приводимые ниже данные показывают этот темп развития.

Годы.	% восстановления народного хозяйства по стоимости продукции.		Грузооборот.					
			Железнодорожный и речной.	Железнодорожный.	По речным путям.			
	Сельское хоз.	Промышленность.			Общий.		Госпарох.	Проч. организац.
			В 0/0 0/0.	В милл. пуд.	В 0/0 0/0.	В милл. пуд.		
1913 г.	100,0	100,0	100,0	100,0	2827,7	100,0	—	—
1923 „	72,8	40,7	45,0	45,4	1211,9	42,9	609,7	602,2
1924 „	77,2	45,6	48,0	50,5	1119,3	39,5	560,8	558,5

Эти цифры вскрывают следующие моменты в развитии грузооборота речного транспорта: общий грузооборот речных путей, составляющий в 1924 г. 39,5% от довоенного, отстает от жел. дор. грузооборота, составляющего в том же году 50,5%; причем в первом случае тенденция развития понижительная, во втором — повышательная по отношению к 1923 г. Главнейших причин, объясняющих это обстоятельство, четыре. Первая из них — отсутствие больших запасов товаров в стране, благодаря чему значительная часть речных грузов в ненавигационный период уходит на жел. дороги; краткая табличка подтверждает это положение.

Годы.	Перевезено в % в 1-ю полов. навиг. (I/VII).		Перевезено в % во 2-ю половину навигации.	
	Всеми судоход. предпр.	В том числе госпароход.	Всеми судоход. предпр.	В том числе госпароход.
1913	59	—	41	—
1923	40	35,0	60	65
1924	—	31,0	—	69,0

Вторая причина — сокращение программы некоторыми нашими хозорганами (нефть); третья — слабая коммерческая работа некоторых госпароходств и, наконец, четвертая — ненормальность в соотношениях ж. д.

и речных тарифов, препятствующая направлять грузы по наиболее выгоднейшему направлению. Можно указать на целый ряд хозяйственных нелепостей в этой области, напр., направление многих дешевых массовых грузов (камень, строительные материалы и т. п.) на громадные расстояния по ж. д., вместо дешевого речного пути, что убыточно не только для речного транспорта, но и для всего народного хозяйства в целом.

Распределение грузооборота между отдельными флотами. Речной транспорт состоит из государственного флота, флота гос.-хозорганов и кооперации, а также из флота частных лиц. Приводимая таблица показывает, как распределился грузооборот всего речного транспорта между этими флотами:

Наименование предприятий.	1923 год.		1924 год.		Отношение перевозок 1924 г. к 1923 г.
	Милл. пудов.	%%	Милл. пудов.	%%	
Госпароходства	609,7	50	560,8	50	90
Госорганизаций и кооперац.	551,4	46	504,1	45	91
Частновладельч.	50,8	4	54,5	5	108
	1.211,9	100	1.119,4	100	92

Данные показывают, что перевозки госпароходств понизились на 10%, госорганизаций и кооперации — на 9%; в то же время перевозки частных лиц повысились на 8%; при этом необходимо отметить, что перевозки частных судовладельцев на самом деле представляют несколько большую величину, чем указано в таблице, по причине плохого учета таковых. Присматриваясь к распределению ряда перевозимых грузов между госпароходствами и друг., надо отметить, что госпароходства перевозят нефть, соль и т. п. грузы, госорганизации и частные тянут плоты — 66,0%, везут хлеб — 17,3%, дрова, лес — 17,0%, прочие грузы — 17,0%.

Если предположить, что все суда госорганизаций и частных лиц были в работе, а также учесть весь арендованный флот у госпароходств, то на 1-ое июля 1924 г. в работе находилось:

Парового: госorganiz.	627 п/х. мощн.	54.045 инд. сил
„ частн. лиц	121 „ „	3.475 „ „
Всего . . .	748 п/х мощн.	57.520 инд. сил
Непарового: госorganiz.	1.623 суд. грузоп.	41.338 т. пуд.
„ частн. лиц	1.284 „ „	5.258 „ „
Всего . . .	2.907 суд. грузоп.	46.596 т. пуд.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

Распределение грузооборота по роду грузов. Грузооборот по родам грузов за последние два года распределился по сравнению с 1913 г. следующим образом:

Наименование груза.	1913 г.	1923 г.	1924 г.		
	В миллионах пудов.			В %%	
				От 1913 г.	От 1923 г.
Хлеб	377,7	45,4	42,5	11	95
Соль	60,9	35,7	30,3	50	87
Рыба	21,6	16,1	8,0	33	50
Чугун и железо	35,7	2,3	3,7	10	160
Камен. уголь	50,6	15,2	9,9	19	64
Нефтепродукты	333,0	190,3	165,9	50	87
Лесные	1410,4	845,8	767,0	55	91
Прочие	537,8	61,1	92,1	17	150
Всего	2827,7	1211,9	1119,4	40	92

Принимая во внимание хозяйственную конъюнктуру некоторых грузов, напр., отсутствие хлебного экспорта, перевозку хлопка исключительно по ж. д., нужно притти к выводу, что эти цифры, отмечая почти полный уход с реки некоторых грузов (хлеб, чугун, железо), говорят еще и о том, что благодаря этому коренным образом изменились и потоки многих грузов (хлебных, угольных, строительных и друг.).

Переходя к оценке пудоверстной работы грузовых перевозок госпароходств, надо констатировать некоторое уменьшение этой работы по сравнению с 1923 г.: в 1924 г. было сделано 429.927 милл пудоверст против 474.800 — в 1923 г., при несколько увеличившемся среднем пробеге — 767 верст против 764 вер. в 1923 г.

Разбивая пудоверстную работу и средние пробеги на большую и малую скорость, мы видим, что пудоверстная работа большой скорости в 1924 г., по сравнению с 1923 г., увеличилась очень немного — 32.831 м. пудоверст вместо 29.448,6 милл. в 1923 г.; одновременно мы имеем значительное уменьшение средних пробегов по этому виду перевозок — 479 против 619 в 1923 г. По грузам малой скорости наблюдается обратная, правда, менее резкая тенденция — 397.096,6 милл. пудоверст вместо 445.351,4 м. в 1923 г. при 807 верстном среднем пробеге, вместо 775 в. в 1923 г. Такое распределение пудоверстной работы и средних пробегов грузов объясняется стремлением торговцев скорее обернуть свой товар за недостатком кредита, некоторым развитием местной жизни, уходом некоторых грузов, шедших раньше по реке на больших расстояниях (хлопок, цемент и т. п.).

В отношении пассажирских перевозок на речном транспорте необходимо отметить, что почти все 100% этих перевозок выполняются госпароходами, которые в 1924 г. перевезли 11.805 тыс. пассажиров, совершив 1.548,7 милл. пассажироверст при среднем пробеге пассажира 131 вер. В 1923 г. перевезено 8.803,7 тыс. пассажиров и совершено 1.357,3 милл. пассажироверст при среднем пробеге в 154 вер. Количество перевезенных в 1924 г. пассажиров перешагнуло не только 1923 г., но и довоенные годы. Что касается уменьшения средних пробегов пассажиров, то это необходимо

отности к хорошему признаку — оживлению местной торгово-промышленной жизни и отсутствию гуляющей буржуазной публики, которая раньше занимала пароходы на далекие расстояния.

На основании данных об использовании госпароходствами средств (госорганизации и частные не ведут отчетности, а потому нельзя знать, как они работают), можно констатировать некоторое улучшение среднего использования тяги и времени как буксирными, так и товаро-пасс. паротеплоходами. Правда, в этой области предстоит еще большая работа, так как в некоторых пароходствах непроизводительные простои достигают довольно больших размеров, доходящих по товаро-пасс. судам до 70% и по буксирным—54%. Увеличилась полезная работа одной индикаторной силы почти по всем пароходствам, по сравнению с 1923 г., как по товаро-пасс., так и по буксирному флоту. Правда, эти достижения еще далеки от довоенных, тем не менее они говорят о продолжающемся укреплении аппаратов речного хозяйства, которые не только уже обуздывают стихию случайных отклонений в эксплуатационной работе, но, наоборот, из года в год постепенно улучшают эту работу.

Переходя к оценке средств, которыми располагают госпароходства, надо сразу сказать, что этих средств, при современном грузообороте, более, чем достаточно и, наверное, в ближайшие 3 — 5 лет флот, при наличии нормального эксплуатационного ремонта и небольшого судостроения, будет справляться со своими задачами. Приводимая ниже табличка подтверждает сказанное:

Род флота.	Флот, вошедш. в основн. капит.		Работало в средн. в навигацию 1924 года.			
	Колич.	Мощн.	Количество.		% к осн. кап.	
			Колич.	Мощн.	Колич.	Мощн.
Тов.-пасс. пароходы	551	187.559	298	100.185	52	53
Буксирн. пароходы	1251	303.198	440	106.806	35	35
Непаровой флот.	3429	191.320	1494	102.622	44	54

Цифры показывают, что в 1924 г. более половины государственного флота не имело работы. Правда, в числе неработающего флота много старого хлама, который через 5—7 лет будет непригоден для эксплуатации, но тем не менее о какой-либо неожиданности в недостатке судовых средств в ближайшие годы не может быть речи.

Ремонт. В качественном отношении флот госпароходств нуждается в очень больших затратах. Правда, за последние два года почти все пароходства затрачивают значительные суммы на эксплуатационный ремонт, но довольно слабо поставлено до сих пор восстановление основных капиталов. На втором совещании правлений пароходств было принято предложение центрального правления: о коренном изменении в расходах амортизационных отчислений: до сего времени эти отчисления явля-

лись лишь бухгалтерскими комбинациями; с 1925 г. решено не только отчислять, но и тратить эти отчисления по их прямому назначению. Это крупный шаг вперед в деле восстановления речного хозяйства, так как амортизационные отчисления, достигающие по всем пароходствам, при скромных нормах отчисления, 5—5,5 милл. руб. в год, за 2—3 года могут внести значительное улучшение в состояние основного капитала госпароходств.

Отметим результаты работы госпароходств в области концентрации ремонтных средств. Так, в 1924 г. из общего количества 123 ремонтных мастерских оставлены в работе 84; 36 закрыты совсем, а 3 мастерских закрыты временно.

Тяжело положение на речном транспорте с гражданскими сооружениями и, главным образом, с рабочими жилищами. Разрешение этого вопроса мыслимо лишь в 2-х направлениях: производственные гражданские сооружения должны восстанавливаться на амортизационные отчисления; строительство же рабочих жилищ может производиться лишь при инициативе самих рабочих и при некоторой помощи со стороны пароходств.

В области теплотехники пока не имеется достаточных данных; что же касается предварительных данных за 1-ю половину навигации, то эти цифры указывают на некоторый пережог топлива.

В области коммерческой работы пароходства несомненно совершенствуют свои аппараты. Следует отметить увеличение грузооборота почти во всех окраинных пароходствах; развитие сети транспортных контор и других удобств для грузоотправителей. Правда, в некоторых пароходствах наблюдается и не совсем здоровый уклон; так, напр., транспортные конторы занимаются не привлечением грузов на воду, а побочными занятиями; имеются значительные промахи и нездоровый уклон в торговой деятельности некоторых пароходств и т. п.

Фрахты. Водные тарифы, по сравнению с ж. д. тарифами и по отношению к стоимости товаров на рынке, невысоки, но тем не менее необходима самая решительная борьба за снижение себестоимости перевозки грузов, что даст возможность еще понизить существующие речные фрахты. Приведем довольно любопытную таблицу, характеризующую размер товаро-пасс. тарифов Волжского пароходства по сравнению с довоенными фрахтами и ж. д. тарифами—на 1.000 пудоверст. (См. таб. ниже).

Приводимые ниже цифры, подтверждая вышесказанное, отмечают и существенное отличие в структуре современных товаро-пассажирских тарифов; в довоенные годы мы видим незначительное колебание в пределах 7—14 коп. за 1.000 пудоверст; современные же ставки дифференцированы по классам значительно сильнее и колеблются уже в пределах 9—47 коп. за 1.000 пудоверст, что нельзя признать нормальным, и подлежат исправлению.

Расходы госпароходств. В области заработной платы, производительности труда, совершенствования аппарата на речном государственном транспорте далеко не все обстоит благополучно. Приводимые ниже данные наглядно показывают всю ненормальность внутреннего строения бюджета госпароходств. (См. посл. таблицу на стр. 415).

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Наименование грузов.	1 9 2 4 г.			Довоенный фрахт.	Погрузка и выгрузка.	Итого.	1 9 2 4 г.			
	Железн.-дорожн. тарифы.	Дополнительные сборы.	Итого.				Товаро-пасса-жирек. фрахт*).	Пакладные расходы.		Общий итог провоз. платы.
								Доп. сбор (кроме пристани).	Страхпре-мия Гос-страха.	
Хлеб	22,2	4,2	26,4	7	1,5	8,5	11,75	3,5	0,25	15,5
Рыба	25,0	3,6	28,6	12	1,5	13,5	11,65	3,5	0,90	16,05
Листовое железо . .	25,0	3,6	28,6	10	1,5	11,5	11,65	3,5	0,90	16,05
Мануфактура	177,5	8,2	185,7	14	1,5	15,5	47,0	4,6	44	95,6
Сахар.	68,9	5,0	73,9	12	1,5	13,5	27,1	4,1	2,5	33,7
Бакалея.	177,5	8,2	185,7	14	1,5	15,5	47,0	4,6	—	—
Уголь кам., руды, железняк.	10,6	2,6	13,2	7	1,5	8,5	9,6	3,5	—	13,1

Наименование гос-пароходств.	Зарплата.	Соц. стр. сод. мест. на культурное цел. и снабждеда.	Всего зарплата с наклад. расход.	Топливо.	Мат. для ремонт. суд. и содер. маст.	Прочие расхлы.	Новые работы.	Подсобные пред-приятия.	Итого %/о.
Волжское	36,4	8,8	45,2	26,6	13,5	7,7	7,0	—	100
Сев. Западное	43,9	12,2	56,1	18,7	9,5	14,5	1,2	—	100
Северное	47,0	11,0	58,0	10,6	17,2	14,2	—	—	100
Н.-Днепровское	35,6	7,4	43,0	27,5	9,5	13,6	6,4	—	100
В.-Днепровское	36,7	10,1	46,8	23,9	18,9	10,4	—	—	100
Допо-Кубанское	36,6	7,6	44,2	15,3	16,8	13,2	0,1	10,4	100
Зап.-Сибирское	51,2	10,2	61,5	15,7	13,0	7,6	2,2	—	100
Амурское	39,5	10,0	49,5	13,3	11,9	25,3	—	—	100
Среднее из всех г-в .	39,4	9,5	48,9	23,2	12,9	10,0	4,8	0,2	100

Если посмотреть отчеты прежних пароходных обществ: «Кавказ и Меркурий», «Восточное», «Волга» и др. за 1912 и 1913 г. г., то окажется,

*) Со включением 1 коп. пристанского сбора.

что у них расходы по предприятию в среднем распределялись следующим образом:

Заработная плата от 23 до 28%

Топливо от 27 до 32%

Ремонт от 11 до 12%

Проч. расходы от 31 до 38%

Приведенные выше сметные данные по госпароходствам за 1924 год дают совершенно иную картину внутреннего соотношения расходов; особенно разительной ненормальностью в таблице является цифра (48,9%) расхода по заработной плате. Объясняется это целым рядом причин, важнейшие из которых: отсутствие генерального коллективного договора по всем пароходствам, громоздкость аппарата и, хотя сокращенные, но все же слишком большие штаты, главным образом, в административных аппаратах; отсутствие достаточной рационализации в постановке ремонтного дела; отсутствие учета производительности труда и т. п.

Доходы. Финансовое положение государственных пароходств не внушает опасения: есть основания полагать, что в общем и целом все речное хозяйство сведет концы с концами. Сметные доходы эксплуатационной деятельности на 1924 г. предполагались в сумме 52.101 тыс. руб., фактический же доход на 1-е января (за 12 мес.) определился в следующих суммах:

Наименование пароходств.	Сметные предположения по доходной части эксплуатационной деятельности.	Предварительные отчетные данные о доходах с 1 января 1924 г. по 1 января 1925 г.	0/0/0 отношения отчетных данных к сметным данным.	0/0/0 отношения предварительных отчетных данных по перевозкам (в пуд.) к плановому заданию.	
				По грузообороту.	По пассажирообороту.
1. Волжское	32.216	27.149	84,3	111	142
2. Северо-Западное . .	9.043	9.710	107,4	80	98
3. Северное	2.123	2.254	106,17	93	158
4. Верхне-Днепровское.	2.191	1.988	90,7	113	120
5. Нижне-Днепровское.	1.362	950	69,7	40	113
6. Доно-Кубанское . .	1.023	992	96,9	60	108
7. Западно-Сибирское.	3.036	3.519	115,9	127	138
8. Амурское.	1.107	1.428	128,9	129	158
Всего	52.101	47.990	92,1	96	128

Пароходствам приходится на продолжительное время кредитовать своих клиентов (грузоотправителей); это чрезвычайно тяжело отражается на финансовом хозяйстве госпароходств при недостаточности у них оборотных средств.

Госпароходствам предстоит разрешение целого ряда крупных проблем в самом непродолжительном будущем — увеличение оборотных капиталов, организация постоянного и регулярного кредита в банках, приведение в порядок отчетности, введение строгой финансовой дисциплины и т. д. Эти мероприятия, при упорядочении ряда других сторон пароходного хозяйства, упоминавшихся выше, дадут возможность поставить финансовое хозяйство на твердые рельсы.

В целях улучшения речного транспорта госпароходств, в предстоящую навигацию необходимо проведение следующих мероприятий, одобренных на втором совещании правлений пароходств:

1) Увеличить грузооборот путем усиления коммерческой работы пароходств, а также путем широкого использования постановления СТО о сосредоточении массовых грузов в руках госпароходств.

2) Подогнать отчетность, улучшить учет материалов, расхода денег, рабочей силы и т. п.

3) Принять решительные меры по рационализации ремонтного дела путем увеличения производительности труда и внесения организационных улучшений: более строгого технического контроля за работой, распределения мастерских на работающие круглый год и мастерские, которые с открытия навигации закрываются до осени и т. п.

4) Принять меры к такому ведению хозяйства, чтобы иметь возможность амортизационные отчисления употребить по своему назначению. Одновременно, в целях борьбы с кустарничеством при восстановлении судового хозяйства, в ближайшее время внести упорядочение в дело нового строительства, которое в небольших размерах имеет место в госпароходствах и в данный момент.

5) Добиться уменьшения простоя судов, аварийности, принять решительные меры к снижению расходов топлива и материалов.

6) Сократить и упростить административные аппараты и повести решительную борьбу с параллелизмом в работе, незагруженностью и т. п.

7) Учитывая оздоровление хозяйственной жизни окраин, отразившееся увеличением грузооборота почти на всех окраинных пароходствах, считать необходимым всемерно усилить коммерческую работу госпароходств на окраинах.

8) В целях упорядочения общих расходов, идущих на заработную плату, необходимо от отдельных коллективных договоров перейти к единому генеральному коллективному договору Центрорекки с ЦК Союза водников.