

Очерки истории железнодорожных тарифов



Фарид ХУСАИНОВ,
к.э.н., доцент
Российской открытой
академии транспорта
Московского
государственного
университета путей
сообщения (РОАТ МИИТ)
(Москва)

Несмотря на повышение уровня тарифов в 1935 и 1936 гг., грузовые перевозки оставались убыточными. В связи с этим было решено провести новую тарифную реформу, целью которой являлось не только повышение тарифов, но и некоторые изменения в самой тарифной системе (начало в №9/2013).

Очерк 10. Тарифы как инструмент промышленной политики (1930-1940-е гг.)

Основной задачей тарифов в этот период считалась задача по стимулированию грузоотправителей к определенному экономическому поведению. Тарифы должны не просто возмещать расходы транспорта, но и быть инструментом промышленной политики советского государства. Такой точки зрения придерживался, в частности, Семен Федорович Кучурин, руководивший тарифно-экономическим отделом Главного грузового управления Наркомата путей сообщения.

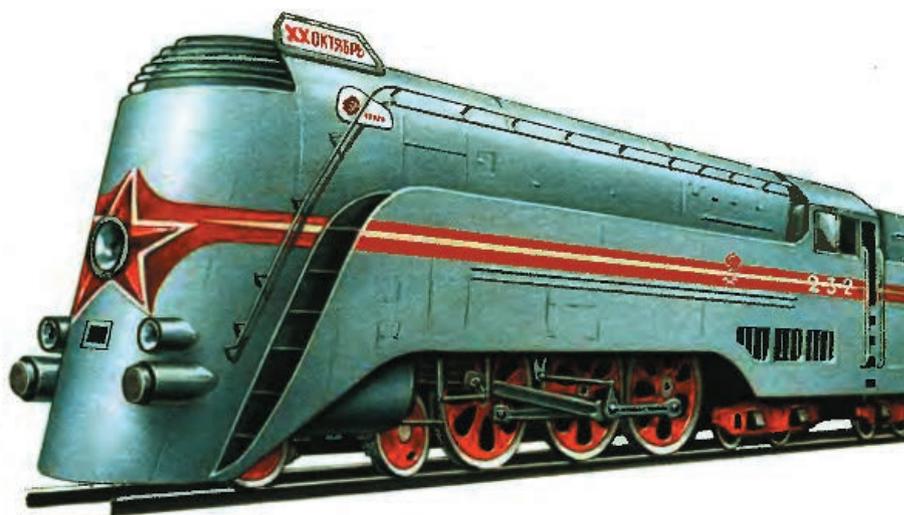


Таблица 1

Доходные ставки и себестоимость перевозок отдельных массовых грузов в 1935 г

№ п/п	Наименование груза	Доходная ставка коп за 1 т-км	Себестоимость, коп. за 1 т-км	Доходная ставка к себестоимости, в %
1	Каменный уголь	1,14	1,44	79,1
2	Руда	0,71	1,55	45,8
3	Торф	1,83	3,79	48,2
4	Чугун	0,94	1,54	60,7
5	Хлебные грузы	1,37	1,59	86,1
6	Лес	1,21	1,62	74,6
7	Дрова	1,23	2,21	55,6
8	Минеральные удобрения	0,77	1,52	50,4
9	Камень строительный	1,27	1,89	57,1
10	Земля, глина, песок	1,51	2,13	70,8
11	Нефть, мазут	1,55	2,07	74,8
12	Кирпич строительный	1,40	1,65	84,8
13	Свекла сахарная	2,10	2,84	73,9
14	Колчедан серный	0,63	1,36	46,3

Источник: Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР – М.: Транспорт, 1978. – 276 с.

Как видно из табл. 1, многие из генеральных грузов перевозились по ставкам ниже себестоимости. Таким способом осуществлялось перекрестное субсидирование между отдельными отраслями.

Тарифная реформа 1939 года

Прежде чем вести речь о тарифной реформе 1939 г., необходимо заметить, что в 1936 г. произошло изменение системы управления тарифами. Тарифный комитет был упразднен, а право установления тарифов было передано Совнарком (т.е. Правительству РСФСР). Совнарком, в свою очередь, поручил тарифную работу Народному комиссариату путей сообщения, который был обязан разрабатывать тарифы, обосновывать их и представлять в Совнарком для утверждения.

С 1 апреля 1939 г. общий уровень железнодорожных тарифов был повышен на 46,3 %.

«В результате, – пишет С.Ф. Кучурин, – железнодорожный транспорт превратился из дефицитной в высококорентабельную отрасль народного хозяйства. Прибыль по грузовым перевозкам составила в 1939 г. 24,3% и в 1940 г. 23,4% к расходам эксплуатации». Повышение коснулось всех грузов, но в разной степени. На массовые индустриальные грузы (каменный уголь, руду, лес, торф, дрова, строительные материалы и др.) тарифы повысились в меньшей степени, чем на т.н. «товары народного потребления».

Наряду с общим повышением тарифов была радикально перестроена структура всех действующих тарифных схем.

Тарифы стимулирующие и дестимулирующие

Например, с целью дестимулирования сверхдальних перевозок тарифные ставки были построены

так, чтобы при перевозке на средние расстояния и расстояния т.н. «нормальной дальности» повышение тарифа было относительно невысоким, а при перевозке на расстояние, превышающее «нормальное», тарифы увеличивались более высокими темпами.

Для борьбы с нерациональными короткопробежными перевозками было предусмотрено повышение тарифных ставок на короткие расстояния, а плата за перевозку исчислялась таким образом, чтобы при перевозке менее чем на 50 км., тариф взимался за 50 км (ранее минимальное тарифицируемое расстояние составляло 15 км). Лишь для перевозок сахарной свеклы, торфа и сланцев минимальное расстояние было установлено не 50, а 25 км.

Для тех грузов, для которых в «старой» тарифной системе (1931г.) была установлена сильная дегрессия ставок на дальних расстояниях, величина этой дегрессии в «новой» системе (1939) была снижена; т.е. с ростом расстояния ставки за 1 тонно-км. снижались не так быстро (цемент) либо даже росли (минеральные и строительные материалы – камень, песок, земля, глина, кирпич и т.д.).

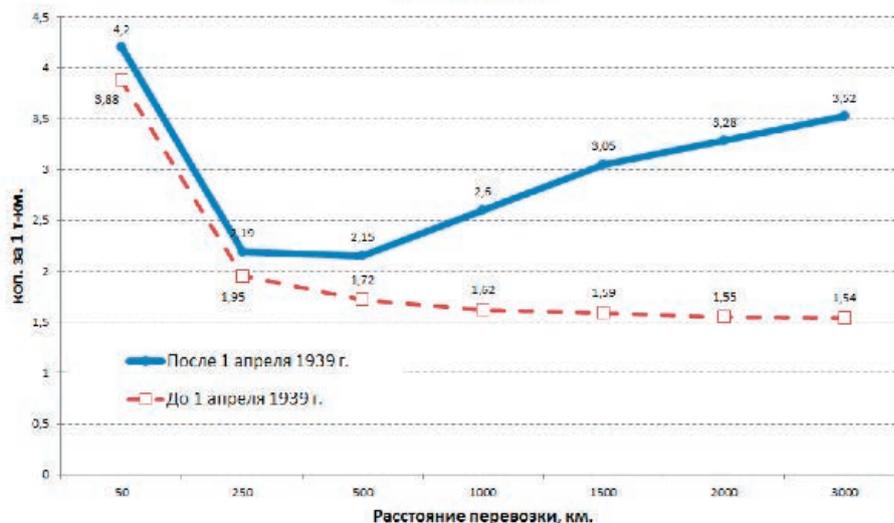
На рис.1 и 2 приведена дифференциация тарифных ставок в зависимости от расстояния перевозки для тарифов, действовавших до 1 апреля 1939 г и после.

Подобное дифференцирование тарифных ставок по расстояниям было установлено по каждой группе груза отдельно в соответствии с особенностями экономики их производства и потребления.

Кроме того, для отдельных грузов и отдельных направлений устанавливались специальные ставки с целью стимулирования (иногда «точечного») отдельных отраслей или предприятий либо для дестимулирования встречных перевозок.

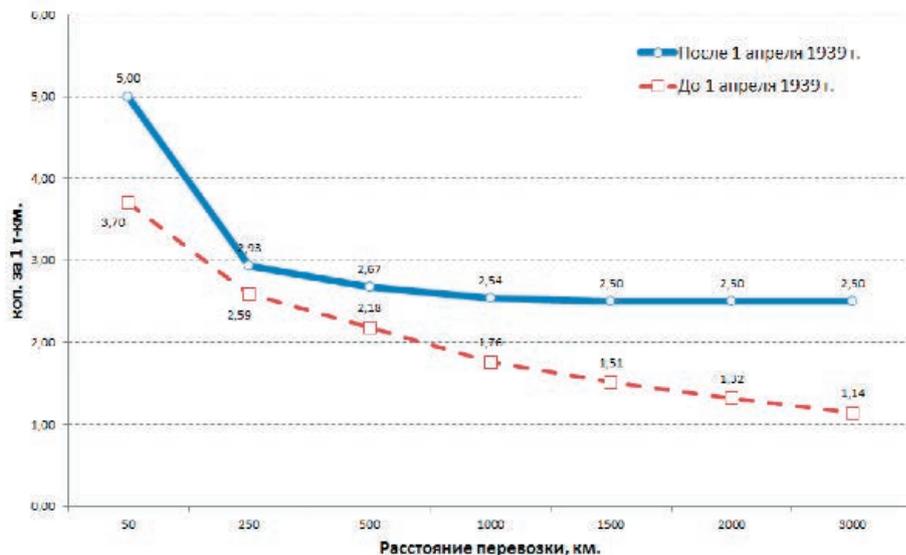
Например, в целях ликвидации нерационально-дальних перевозок руды из Закавказья и Украины на Урал и в Сибирь были установлены исключительные тарифы, повышенные на 25-100%. Такое повышение предусматривалось на перевозки лесных грузов из Сибири в Европейскую часть СССР и из районов Европейской части в Среднюю Азию.

Дифференциация тарифных ставок на перевозку минеральных строительных материалов в зависимости от расстояния перевозки, коп. за 1 т-км.



Источник: Кучурин С. Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957
Рис.1

Дифференциация тарифных ставок на перевозку цемента в зависимости от расстояния перевозки, коп. за 1 т-км.



Источник: Кучурин С. Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957
Рис. 2.

Вместе с тем, для стимулирования развития местных топливных баз и создания продовольственных баз вблизи крупных промышленных центров был установлен ряд специальных пониженных тарифов в местном сообщении. Например, для улучшения снабжения продуктами животноводства жителей крупных городов были снижены на 50 % тарифы на перевозки масла, яиц, сыра на расстояния до 150 км в районах Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова,

Баку, Тбилиси, Свердловска, Горького и еще некоторых городов.

Для борьбы со встречными перевозками были установлены повышенные на 25% исключительные тарифы на перевозку черных металлов с Юга на Урал; на перевозку леса и дров по дорогам Восточно-Сибирской, Забайкальской и Амурской в направлении на Восток с повышением на 50%, на перевозку цемента из Европейской части в Сибирь – на 25%.

Таблица 2

Отношение средних тарифных ставок к себестоимости перевозок в 1939 г, в %

№ п/п	Наименование груза	Средняя тарифная ставка в % к себестоимости перевозки
1	Каменный уголь и кокс	79,5
2	Нефть темная	94,2
3	Бензин	161,5
4	Керосин и лигроин	139,1
5	Руда всякая	98,5
6	Чугун черновой	94,2
7	Прокат	145,5
8	Лесные грузы	90,7
9	Цемент	120,1
10	Хлебные грузы	180,5
11	Хлопок	93,2
12	Свекла сахарная	132,2
13	Сахар	539,0

Источник: Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957.

Если в тарифной системе 1931 г. в качестве основного был принят тариф для мелких отправок, а повагонные тарифы были установлены лишь для основных массовых грузов, то после реформы 1939 г. повагонные тарифы были установлены в качестве основных для всех без исключения грузов. Это создавало стимулы к максимальному использованию грузоподъемности вагона. Тарифы же на перевозку мелких отправок стали производными от повагонных тарифов.

Для стимулирования перевозок ряда грузов водными путями, в частности, кавказской нефти по Волге и Черному морю, зерновых грузов по Волге, Днепру, Каме, а также соли по Иртышу, - на перевозки этих грузов в прямом сообщении был установлен повышенный тариф.

Разная рентабельность для разных грузов

Поддержка индустриализации также не сходила с повестки дня, и поэтому ряд грузов (как и в тарифной системе 1931 года) перевозился по тарифам, которые были ниже себестоимости.

В табл. 2 приведено отношение средней тарифной ставки по соответствующей тарифной группе груза к себестоимости перевозки. Как видно из табл. 2, подход к тарификации перевозок разных групп грузов, даже в рамках одной отрасли, дифференцирован. Руда и чугун, используемые в качестве сырья, перевозятся по тарифам ниже себестоимости, тогда как прокат как готовый материал (хоть и той же отрасли) перевозится с относительно высокой рентабельностью.

В 1938 г. были повышены также и пассажирские тарифы – в среднем на 20%. В новой тарифной системе большое внимание уделено стимулированию отправительской маршрутизации. Помимо выплаты премии грузоотправителю за маршрутизацию (что было уже в системе 1931 г.) была так же установлена скидка с тарифа в размере 5% для отправительских маршрутов.

Введенная в апреле 1939 года тарифная система просуществовала с незначительными изменениями до 1 января 1949 года.

УФА-2014

Место проведения:
ВАНХ ЭКСПО
ул. Менделеева, 158



СПЕЦТЕХНИКА.
ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

9 - 11 сентября



БВК

БАШКИРСКАЯ
ВЫСТАВОЧНАЯ
КОМПАНИЯ

Нужная выставка полезных машин!

Организатор:
Башкирская выставочная компания
Поддержка:
Государственный комитет РБ по транспорту и дорожному хозяйству

КОНТАКТЫ: г. Уфа, ул. Менделеева, 158,
 тел./факс: (347) 253-14-34, 252-52-69, avto@bvkepo.ru
 www.stbvku.ru