

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Очерк 12. Железнодорожные тарифы в 1940-1950-е годы

Тарифная реформа 1949 года

В конце 1940-х годов вновь, как и в 1934-38 гг., железнодорожные перевозки стали убыточными. Кроме того, «разброс» рентабельности по различным грузам был очень велик.

Убыточность перевозок имела несколько причин. Индустриализация, проведенная в СССР, привела к резкому увеличению в структуре грузооборота таких грузов, тарифы на которые устанавливались ниже себестоимости. Результатом этого стало отставание динамики доходной ставки от динамики себестоимости перевозок.

Себестоимость железнодорожных перевозок в 1947 г. была вдвое выше, чем в 1940 г. (5,169 коп./1 т-км. против 2,53 коп./1 т-км.). Такой рост, по мнению авторов изданной в 1955 г. «Экономики транспорта» (под ред. С.К. Данилова), стал результатом действия следующих факторов: уменьшения грузовых перевозок, ухудшения показателей использования подвижного состава, повышения заработной платы железнодорожников и роста цен на потребляемую транспортом продукцию.

Перед разработчиками тарифов «партией и правительством» стояла следующая задача: во-первых, повысить доходность и рентабельность железнодорожных грузовых перевозок, а во-вторых, приблизить тарифы к себестоимости.

Введенная в апреле 1939 года тарифная система существовала с незначительными изменениями до 1 января 1949 года, после чего была проведена масштабная реформа ценообразования в советской экономике. Она коснулась как отпускных цен в промышленности, так и железнодорожных, водных и автомобильных тарифов. (Начало в №9/2013).

По данным, которые приводит в книге «Транспортные тарифы в СССР» (1978) А.В. Крейнин, грузовые тарифы были повышены с 1 января 1949 г. на 68,9% (а с учетом дополнительных сборов этот рост составил 64,5%).

Одновременно с ростом тарифов выросли и оптовые цены в промышленности в среднем на 50%.

Повышение тарифов по различным единицам номенклатурных грузов было неодинаковым: по грузам с большой убыточностью тарифы повысились в значительной степени.

Самое большое повышение тарифов: по каменному углю – в 2,1 раза, лесу – в 2,2 раза, дровам – в 2,3 раза. Также поднялись тарифы на перевозки бензина и смазочных масел – на 13,2%, цветных металлов – на 16,3%, кислот – на 25,6%, тканей – на 11,3%, хлебных грузов – на 17,1%, бумагу – на 37,3%.

Одной из причин подобного повышения была необходимость корректировки системы стимулов для работы железных дорог. До указанного повышения зачастую получалось так, что перевыполнение дорогами плана погрузки из-за того, что оно происходило за счет массовых низкодходных или убыточных грузов, приводило к снижению доходной ставки и прибыли. Получалась парадоксальная ситуация: чем сильнее перевыполнялся план, тем ниже была прибыль и доходность. Тарифы на перевозки низкодходных грузов были повышены в том числе и с целью избежать подобного парадокса.

В таблице 1 показано, как изменилось соотношение тарифной ставки и себестоимости в тарифной системе 1949 г. по сравнению с тарифами 1939 г.

Отношение тарифных ставок к себестоимости перевозок грузов в 1939 и 1949 гг, в %

	Тарифные ставки к себестоимости, в %	
	1939 г.	1949 г.
Каменный уголь и кокс	79,5	90,0
Нефть темная	94,2	99,1
Бензин	161,5	101,0
Керосин, легроиин	139,1	98,5
Руда всякая	98,5	90,0
Чугун черновой	94,2	104,6
Прокат	145,5	100,0
Лесные грузы	90,7	100,0
Дрова	94,5	95,7
Цемент	120,1	109,7
Хлебные грузы	180,5	110,0
Хлопок	93,2	101,0
Свекла сахарная	132,2	96,9
Сахар	593,0	321,3

Источники: Экономика транспорта / Под ред. С.К. Данилова – Трансжелдориздат, 1955. – 619 с.; Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР – М.: Транспорт, 1978. – 276 с.

По грузам, которые принято относить к тяжелой промышленности (каменный уголь, кокс, руда, металлы) и строительным материалам, составлявшим в сумме свыше 40% грузооборота железных дорог, новые тарифы были установлены ниже «плановой себестоимости» перевозок этих грузов на 1950 г.

По другим грузам тарифы установлены выше себестоимости. Так, отношение дохода к себестоимости по перевозкам черных металлов составляло 131%, картофеля – 133%, мас-

ла животного – 176%, сахара – 321%, мыла туалетного – 347%, одежды – 347%, тканей – 360%.

Благодаря проведенным повышениям, железнодорожный транспорт покрывал свои эксплуатационные расходы. Рентабельность грузовых перевозок составила по итогам 1949 г. 18,4%.

Кроме того, для борьбы с «излишне дальними» перевозками в тарифах был заложен резкий рост ставок при превышении так называемой «нормальной» дальности перевозки, то есть такой дальности, которая, по мнению плановых органов, является оптимальной для данного рода груза. В отдельных случаях, если соответствующее ведомство доказывало, что для определенной продукции «нормальная» дальность выше, чем установленная плановыми органами, для таких грузов предусматривались исключительно пониженные тарифы.

Было дело – и цены снижали

В январе 1950 г. в стране было произведено общее снижение оптовых цен в промышленности. В частности,

цены на чугун были снижены на 20%, сортовую сталь – на 34%, бумагу и картон – на 18%, электроэнергию – на 10%. Были снижены и тарифы – на железнодорожные перевозки – на 10%, на автомобильные – на 17%.

Таким образом, цены на железнодорожные перевозки были снижены в меньшей степени, чем цены в целом по экономике.

Затем в июле 1950 г. в рамках снижения стоимости строительства были снижены цены на стройматериалы и тарифы на перевозки строительных грузов. В 1952 г. проведено снижение оптовых цен и железнодорожных тарифов (в среднем на 9,3%), пересмотрена система автомобильных тарифов с последующим снижением последних на 10%.

В 1955 г. тарифы вновь были снижены: железнодорожные – на 10,2%, автомобильные – на 20%.

Несмотря на это снижение, общая рентабельность железнодорожного транспорта оставалась относительно высокой. Связано это с тем, что при увеличении грузооборота себесто-

имость 1 т-км снижается. В итоге, например, в 1955 г. рентабельность железнодорожного транспорта составила 30%, а в 1960 г. – 50,4%.

При этом некоторые элементы тарифной системы оказывали негативное развитие на экономику. Так, например, резкое повышение тарифных ставок на расстояния перевозок, превышающие «нормальные», сдерживали экспорт и иногда препятствовали формированию устойчивых грузопотоков в порты, что негативно влияло на общее экономическое развитие страны. При этом от 50 до 75% всех перевозок железнодорожным транспортом осуществлялось именно на «нерациональные», сверхдальние перевозки, для которых были установлены, по сути, штрафные запретибельные тарифы.

Изменения, проводившиеся в сфере тарифов с 1950 по начало 1960-х годов, касались лишь величины тарифов и рентабельности, но не меняли принципиально само «устройство» тарифа, построения его методологических оснований.

25-27 ноября 2014

Безопасность Охрана труда



Организатор:
УРАЛЬСКИЕ ВЫСТАВКИ
Тел.: +7 (343) 385-35-35
www.uv66.ru

Место проведения:
МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО»
Екатеринбург, Бульвар ЭКСПО, 2