

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