

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Очерк 9. Железнодорожные тарифы в 1920–1930-е годы

Тарифы времен послереволюционного «восстановления»

В конце 1922 г. была введена новая система железнодорожных тарифов, которая отличалась большей дифференциацией по родам грузов и категориям грузоотправителей.

В новой тарифной системе диапазон значений ставок был расширен почти в три раза. Так, по схеме № 1 начальная ставка составляла 0,20 коп, а по схеме № 12 – 0,0125 коп с пуда и версты; это ниже, чем ставка схемы № 1 в 16 раз. Новые тарифные схемы отличались значительным снижением ставок с увеличением расстояния перевозки.

Расширилась и товарная номенклатура перевозимых грузов. Если в 1893 г. количество тарифных позиций в Номенклатуре перевозимых грузов составляло примерно 260 наименований, в 1914 г. – 424 наименования, то в 1922 г. была введена тарифная номенклатура, содержащая 129 групп и 4500 наименований различных грузов.

При этом в тарифной системе 1922 г. сохранялся принцип платежеспособности грузов. Вот что пишет по этому поводу в своей книге

После экспериментов революционного времени с бесплатными перевозками с 15 августа 1921 г. была возвращена платность перевозок, а в 1922 г. была проведена реформа, имеющая целью упорядочение тарифной системы на этапе так называемого «восстановления народного хозяйства» после революции и гражданской войны (начало в №9/2013).

«Транспортные тарифы в СССР» крупнейший отечественный специалист по истории тарифов А.В. Крейнин: «Железнодорожный транспорт не располагал в то время необходимыми данными о себестоимости перевозки грузов, поэтому дифференциация тарифных ставок по родам грузов и расстояниям перевозки основывалась не на действительных соотношениях издержек транспорта, а на соотношениях, сложившихся в дореволюционных тарифах. Это означало, что в тарифах 1922 г. был сохранен принцип платежеспособности грузов».

Вместе с тем, несмотря на учет платежеспособности, именно в этот период происходит переход от тарифов, рассматриваемых как просто провозная плата к тарифам, рассматриваемым как инструмент влияния на экономическое и промышленное развитие, как инструмент перераспределения ресурсов между отраслями.

«В восстановительный период, – пишут по этому поводу авторы изданного в 1955 г. курса «Экономика транспорта» (под редакцией С.К. Данилова), – политика цен широко использовалась государством для распределения и перераспределения материальных ресурсов

между отдельными отраслями и предприятиями социалистического сектора и между секторами – социалистическим, мелкотоварным и частнокапиталистическим. В соответствии с этим на железнодорожном транспорте для перевозок грузов государственных и кооперативных предприятий наряду с общими тарифами применялось и большое количество пониженных исключительных тарифов, а для грузов капиталистического сектора применялись значительно повышенные тарифы по сравнению с тарифами за перевозки грузов государственных предприятий. Такая система тарифов отвечала проводимой советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов».

Аналогично описывал дифференциацию тарифов образца 1922 года в изданной в 1957 г. книге «Тарифы железных дорог СССР» известный специалист по тарифам С.Ф. Кучурин: «Тарифная система 1922 г. и вся последующая тарифная политика восстановительного периода именно посредством такого перераспределения содействовали развитию и укреплению социалистического сектора хозяйства. В 1926 г. для всех грузов, принадлежащих предприятиям частнокапиталистического и мелкотоварного сектора, были установлены надбавки к общему тарифу от 50 до 100%, что содействовало проводимой Советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов и перераспределения через

Система тарифов в восстановительный период отвечала проводимой советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов.

тарифы накоплений в пользу социалистического сектора».

Таким образом, «победа» государственного сектора над частным в различных отраслях в 1920-е годы произошла не потому, что государственный был более эффективен, а потому, что частный сектор был поставлен в условия, при которых он не только платил более высокие тарифы, но еще фактически субсидировал государственный сектор; «делился» своей эффективностью с неэффективным государственным сектором.

В 1925-1926 гг. тарифы неоднократно повышались. Самые крупные повышения производились 1 января 1925 г. и 15 апреля 1926 г. Но особенностью этих повышений было то, что тарифы на грузы, которые потреблялись тяжелой промышленностью – твердое минеральное топливо (уголь, торф, сланцы), руды, чугун, железо, минеральные удобрения – не повышались. Таким способом осуществлялась поддержка развития тяжелой промышленности за счет остальных секторов.

Дифференциация тарифов продолжала углубляться. К 1926 г. вместо 12 тарифных схем (классов) была разработана и введена в действие более сложная система, состоящая из 28 схем.

В итоге, к 1928 г., по оценке С.Ф. Кучурина, «наряду с установленными в 1926 г. процентными повышениями тарифа для грузов мелкотоварного и частнокапиталистического сектора действовали по существу две параллельные системы тарифов – для грузов, принадлежащих предприятиям и организациям социалистического сектора... и для грузов, не принадлежащих указанным предприятиям и организациям... с более высокими ставками».

С 1 января 1929 г. взамен 28-классной системы тарифных схем была введена еще более дифференцированная система, содержащая 38 классов. В тарифной системе 1929 г. тарифная ставка для 1 класса составляла 15,98 коп. за 1 т-км, а для 38 класса – 0,56 коп. за 1 т-км. Таким образом, диапазон ставок для 1 и 38-го класса различался *примерно в 30 раз* (против 16-кратного разброса в системе 1922 г.).

«Генеральная» тарифная реформа 1931 г.

В постановлении Совнаркома СССР от 26 февраля 1930 г. «О директивах к общему пересмотру железнодорожных и водных тарифов на пятилетие 1928/29 – 1932/33 гг.» была поставлена задача по приближению тарифов к себестоимости по отдельным грузам, но без изменения общего уровня тарифов.

Основное формальное отличие новой тарифной системы, введенной в действие с 1 января 1931 г. заключалось в следующем. Если в системе 1922 г. общим (основным) тарифом были тарифы для частнокапиталистических и мелкотоварных производителей, а для государственных предприятий были установлены льготные, пониженные тарифы, то теперь – наоборот – общие (основные) тарифы были установлены для предприятий социалистического сектора, а для «несоциалистического» сектора были предусмотрены надбавки – от 50 до 400%.

Государство «посылало сигнал» о том, что мелкотоварные и «недобитые» частные предприятия – теперь исключение, следствие досадных «недоработок» социалистического строительства, которые постепенно исчезнут «как класс».

Важным элементом стимулирования укрупнения партий перевозимого груза было применение в тарифной системе 1931 года скидок с тарифа при перевозке грузов маршрутами. А за неполное использование грузоподъемности вагона – устанавливались штрафы.

Дополнительно к этому с целью стимулирования переключения грузов на водный транспорт с мая 1931 г. была введена специальная система навигационных исключительных, повышенных (на 10-100%) тарифов

на перевозку хлебных грузов, леса, дров, сахара, каменного угля, соли, цемента, черных металлов и ряда других грузов на направлениях, параллельных водным путям. Одновременно с этим на перевозку всех грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении были установлены исключительные тарифы с понижением (против общих) на 30 %.

Тарифы на перевозки грузов для тяжелой промышленности были установлены на уровне ниже себестоимости перевозки с целью стимулирования развития этого сектора экономики.

В частности, на уровне ниже себестоимости были установлены тарифы на каменный уголь, руду, черные металлы, лесные грузы, минеральные строительные материалы и некоторые другие.

Для большинства грузов была усилена депрессия тарифных ставок в зависимости от расстояния. Впрочем, на некоторые грузы, например, на зерно и муку – наоборот – были сильно снижены тарифные ставки на короткие расстояния и немного увеличены для перевозок на дальние расстояния.

Учитывая рост в общем объеме перевозок указанных грузов для тяжелой промышленности (с 48,4% в 1931 до 64,7% в 1936 г.) а также рост средней дальности перевозок, железнодорожный транспорт столкнулся с ростом себестоимости перевозок, снижением доходности и – начиная с 1934 г. – с убыточностью грузовых перевозок (см. табл.).

Для ликвидации убыточности тарифы были повышены в апреле 1935 и в апреле 1936 г. в общей сложности более чем на 20%.

Тем не менее, убыточность грузовых перевозок сохранялась вплоть до тарифной реформы 1939 г.

Финансовые показатели железнодорожных грузовых перевозок за 1931–1938 гг.

Показатели	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1938 г. к 1931 г., в %
Средняя дальность перевозки, км	588	632	632	649	664	669	686	723	123,0%
Доходная ставка, коп. за 1 т-км.	1,80	1,74	1,66	1,59	1,61	1,91	2,00	2,09	116,0%
Себестоимость коп. за 1 т-км	1,37	1,50	1,61	1,77	1,88	2,00	2,17	2,24	163,5
Прибыль (+) или убыток (-), коп. с 1 т-км	+0,43	+0,24	+0,05	-0,18	-0,27	-0,09	-0,17	-0,15	

Источник: Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 164 с. (табл. на стр. 33)