

АЛ. ЯКОБИ

Некоторые тенденции развития грузооборота

I. Постановка вопроса и предварительные замечания

В свете болезненно обозначившихся истекшей осенью затруднений на железнодорожном и речном транспорте исключительную остроту приобретают вопросы планирования грузовых перевозок во времени и рационального построения схемы грузовых потоков в пространстве.

Требования, предъявляемые транспортной системе Союза, в первую очередь железнодорожной ее части, форсированно развивающимся неродным хозяйством перерастут реальные перевозочные возможности, если, помимо развертывания капитального строительства на транспорте, не будет обращено особое внимание на экономически оптимальное использование наличных перевозочных средств.

Курс на индустриализацию страны получает на работе транспортной системы свое специфическое отражение в виде ускоренного роста перевозок массовых, объемно-громоздких, грузов, поддающихся транспортированию с весьма большим напряжением производственного перевозочного аппарата.

Поэтому определившиеся затруднения, принявшие форму нехватки подвижного состава и недостаточной пропускной и провозной способности отдельных железнодорожных линий, являются на данной стадии развития советского хозяйства в известном смысле закономерными трудностями роста и будут изжиты в результате не только расширения мощности транспорта, как предприятия, но и путем широко задуманных и четко выполненных рационализаторских мероприятий в области перевозочных операций.

Цель настоящего исследования может быть формулирована, как попытка проследить темпы развития и структуры грузооборота в течение восстановительного и начала реконструктивного периода в сопоставлении с соответствующими процессами за два последних десятилетия перед империалистической войной.

За исходную точку принят 1890 год; приблизительно с этого срока статистические сведения о перевозках приобретают надлежащую достоверность и полноту. Кроме того — что самое важное — на начало девяностых годов приходится зарождение того экономического подъема, который характеризовал собой все развитие народного хозяйства России на протяжении последнего десятилетия девятнадцатого века.

Первичный статистический материал охватывает собой данные о перевозках по железнодорожным и внутренним водным путям сообщения; каботажные перевозки мы сочли возможным игнорировать, ввиду той относительно второстепенной роли, которая принадлежит

у нас морскому транспорту; что касается перевозок в морском заграничном транспорте, то они вовсе не приняты во внимание, так как таможенная статистика представляет более исчерпывающий материал для характеристики внешне-торгового товарооборота.

Поскольку в нашу задачу входит обнаружение основных тенденций динамики грузооборота за довольно большой промежуток времени, детальное погодное рассмотрение фактического материала за дореволюционный период выходило бы за рамки экономического исследования и явилось бы весьма громоздкой операцией, несоответствующей общей конечной целевой установке. Поэтому в процессе работы возник вопрос о методе группировки статистических данных во времени.

Имеющая широкое применение группировка по какому либо „круглым“ временным периодам (десятилетия, пятилетия) не могла быть сочтена удовлетворительной, как чисто механическая и не отвечающая принципу подчинения статистического сырья организующей экономической концепции, вследствие чего конкретный цифровой материал за 1890-1913 г.г. был подвергнут обработке в рамках трех периодов, из коих каждый признается современной теорией специфическим отрезком народнохозяйственного конъюнктурного цикла. Первый период составляют девяностые годы, отмеченные повышательной тенденцией, с максимумом в 1899 году; кризис 1900 года открывает второй период — продолжительной депрессии, длившейся вплоть до 1909 года; наконец, 1909—1913 г.г. являют собой период интенсивного подъема.

Послереволюционные годы имеют естественную грань в 1926-27 г., когда восстановительные явления в народном хозяйстве 1922-23—1926-27 г.г. получили в основном завершение. 1927-28 год надо рассматривать в качестве отправной точки для реконструктивных процессов, развивающихся в настоящее время все усиливающимся темпом.

Для установления средне-годового темпа роста за отрезок времени, охватывающий более двух лет, исчислялась средняя по принципу средне-геометрической, имеющая перед средней арифметической то неоспоримое преимущество, что она позволяет выразить средний годовой прирост за данный период с учетом имевшего место последовательного наращения каждого из членов (годов) ряда.

Примененная формула имеет следующее алгебраическое выражение

$$x = \left(\sqrt[n]{\frac{a_n}{a_1}} - 1 \right) \times 100, \text{ где}$$

x — искомый коэффициент средне-годового относительного прироста, a_1 — первый член временного ряда, a_n — его последний член, а n — число членов ряда.

II. Темпы развития и структура грузооборота

1890-1899 г.г. Девяностые годы, взяты в целом, являются периодом расцвета русской промышленности, особенно тяжелой индустрии, и оживления всей хозяйственной жизни. Прилив капиталов в промышленность, пользовавшуюся особым вниманием и покровительством правительства, совершался как за счет иностранных ресурсов, так и внутреннего накопления. Высокая доходность, казенные заказы, стабилизация денежного обращения и последовавшее введение золотой валюты — все это способствовало увеличению инвестиций иностранного капитала в русскую промышленность. Значительные накопления внутреннего торгового капитала, обращавшегося до этого времени преимущественно в торговлю, начали направляться в промышленность.

щественно в сфере торговли продуктами сельско-хозяйственного производства, являлись еще более важным источником капитальных вложений в тяжелую индустрию.

Зависимость между развитием индустриальной деятельности страны, окончательно вступившей в этот период на путь промышленного капитализма, и развитием грузооборота на путях сообщения находит бесспорное отражение в цифрах, характеризующих темпы роста и структуру перевозок. Именно в этот период, в сравнении со всеми предшествующими, наиболее отчетливо проявила себя связь между волной промышленного оживления и колебаниями железнодорожного и речного движения.

Рассматриваемое десятилетие было периодом усиленного строительства новых железных дорог, предъявившего усиленный спрос на изделия тяжелой промышленности. Средне-годовой прирост сети, исчисленный по указанному выше способу, равнялся 4,4%. Однако, грузовое движение обгоняло в своем росте развитие протяженности железнодорожных линий, результатом чего, при одновременном увеличении среднего пробега, явилось повышение интенсивности грузового движения на рельсовых путях сообщения. По исчислениям А. Д. Билимовича,¹⁾ густота движения по расчету на единицу длины пути поднялась от 1890 к 1898 году на 35%. Особенное значение для расширения грузовых перевозок имело открытие азиатских магистралей: великого сибирского пути, законченного постройкой в 1896-1898 г.г., и закаспийской линии, доведенной до Красноводска в 1896 году. Соединение стальной лентой обширнейших областей Сибири и Средней Азии с основными территориями страны дало мощный толчок к развитию грузового движения не только на только что отстроенных участках, но питало новыми грузами также и линии Европейской части.

Соединение узлами товарного обмена отдаленных местностей, наряду с введением в рассматриваемом периоде дифференциальных тарифов, облегчающих проникновение товаров на более далекие рынки, нашло чуткое отражение в форме изменения величины среднего пробега. Для всех грузов малой скорости эта величина составляла в 1890 году 424 км., а в 1898 году 496 км., что равно увеличению на 17%. Появление на рынке сибирской пшеницы, проходящей по сети огромные расстояния, весьма чувствительно повысило в конце 90-х годов средний пробег хлебных грузов.

Сдача в эксплуатацию двух азиатских магистралей повлекла за собой заметное оживление грузовых перевозок и на основной речной артерии — на Волге. По свидетельству И. А. Шубина, „постройка Закаспийской железной дороги и перспективы, открываемые выходом на Волгу Сибирского пути, произвели радикальный переворот в экономической жизни Поволжья, сделав его главнейшие пристани узловыми пунктами и распределительными центрами громадной производительности обширнейших областей.“²⁾

К концу восьмидесятих годов, когда целый ряд железнодорожных линий подошел непосредственно к Волге, судоходные предприятия очутились перед необходимостью закрепить за собой имеющиеся грузы. Обострившаяся конкуренция с железными дорогами и общее интенсивное увеличение работы судоходных предприятий предопределило решительные сдвиги в технике транспортирования. Основное требование времени — возить достаточно быстро и более или менее регулярно —

1) „Товарное движение на русских жел. дорогах“. Киев 1902 г.

2) „Волга и волжское судоходство“. Изд. „Транспечать“ 1927 г. стр. 585.

было выполнено путем интенсификации использования пассажирского и товаро-пассажирского флота за счет роли буксировки. Цифры, приводимые И. А. Шубиным, рисуют следующую картину: паровая группа волжского флота возросла за десятилетие на 69,2%, причем из общего количества в 1718 судов, 81,0% падал на суда железные и стальные.

Мы констатировали самые основные, наиболее важные общезкономические предпосылки и специально транспортные факторы, обусловившие столь высокий темп развития грузооборота в девяностые годы. Обобщенная количественная характеристика этого развития дается следующими исчисленными нами тотальными величинами.

Мы фиксируем внимание на тех показателях таблицы, которые, по нашему мнению, характерны для рассматриваемого десятилетия, как отрезка времени с повышенной конъюнктурой.

Темпы развития и структура грузооборота в период
1890-1899.

	Средние темпы раз- вития в %	Структура грузовой массы в %		Средние темпы раз- вития в %	Структура грузовой массы в %
Весь грузооборот ²⁾ . . .	+ 6,9	100			
Средства производства:			Средства потребления:		
Кирпич ^{1) 3)}	+27,9	1,8	Хлеби. продукты ²⁾ . .	+3,9	19,0
Цемент ²⁾	+14,9	0,4	Мясо и кр. рог. скот ¹⁾	+6,8	0,4
Лесн. стройматериалы ¹⁾	+ 5,0	19,1	Рыба ²⁾	+1,9	1,0
Черн. метал. не в деле ¹⁾	+13,0	1,8	Мануфактура ¹⁾	+4,0	0,7
Хлопок ¹⁾	+ 2,8	0,3	Дрова ²⁾	+2,7	9,5
Каменный уголь ¹⁾ . . .	+10,9	10,4			
Нефтепродукты ²⁾ . . .	+11,7	8,0			
Машины общие ^{1) 4)} . .	+18,0	0,3			
Сель. хоз. машины ¹⁾ . .	+10,5	0,1			
Туки земледобрит. ^{3) 1)}	+23,0	0,2			

Средне-годовой темп развития всего грузооборота надо признать высоким; коэффициент прироста достигает 6,9%. В графе средних темпов развития обращает на себя внимание то обстоятельство, что все без исключения грузы отмечены знаком плюс, причем почти все грузы, отнесенные нами условно к группе средства производства, показывают коэффициенты прироста гораздо более значительные, чем товары из группы средств потребления. В первой группе отстают от общей тенденции хлопок, как сырье для той отрасли промышленности, которая наименее чутко реагирует на колебательные движения общепромышленной конъюнктуры, и лесные строительные материалы; последнее обстоятельство надо, повидимому, поставить в связь с техникой промышленного строительства, осуществляемого преимущественно за счет использования строительных материалов минерального происхождения. Во второй группе обгоняет общую слабо повышательную тенденцию развитие грузооборота мяса в живом и убойном виде; возможно, здесь мы имеем дело с усилением снабжения городов и промышленных центров этим

¹⁾ Железнодорожные перевозки;

²⁾ Железнодорожные и речные перевозки;

³⁾ Данные с 1895 года;

⁴⁾ Данные с 1894 года.

важнейшим после хлеба продуктом питания в связи с количественным ростом промышленного пролетариата в период оживления предпринимательской деятельности в промышленности.

В отношении машин и землеудобрительных туков необходимо указать, что перевозки их вплоть до войны базировались не только и не столько на внутренней продукции, сколько на импортных контингентах, вследствие чего связь этого рода перевозок с общехозяйственной конъюнктурой всегда проявлялась в ослабленной степени.

Анализ структурных изменений вне рассмотрения сдвигов во времени может, конечно, носить только описательный характер. Поэтому мы ограничимся в отношении второй графы приведенной таблицы лишь одним замечанием. Если сопоставить коэффициенты удельного веса некоторых решающих товаров в общем грузообороте всей железнодорожной сети за трехлетие 1895—1897 с соответствующими коэффициентами за трехлетие 1876—1878, то станет ясным характер эволюции, проделанной российской экономикой за 20 лет¹⁾.

	г.г. 1876—78	г.г. 1895—97		г.г. 1876—78	г.г. 1895—97
Нефть и керосин	0,7	7,1	Мясо	0,3	0,2
Каменн. уголь	9,2	15,9	8 глав. хлеб.	31,9	20,4
Чугун, железо, сталь и рельсы	2,4	3,5	Дрова	12,8	5,3
Лесные строит. матер. . .	6,9	7,2	Рыба	2,0	0,8
Хлопок	0,7	0,6			

Совокупная доля нефтепродуктов, каменного угля и черных металлов не в деле поднялась за двадцатилетие от 12,3% до 26,5% за счет резкого падения удельного веса хлеба и дров.

1900—1908 г.г. Разразившийся в 1900 году промышленный кризис, явившийся следствием общего перепроизводства товаров в основных отраслях промышленности, положил начало длительной депрессии в русском народном хозяйстве. Пониженный тонус общей хозяйственной обстановки тотчас же получил свое отражение в перевозках. Прирост железнодорожного грузооборота, достигавший в последние годы расцвета девяностых годов 10—12%, выражался в 1900 и 1901 годах десятиными процента. Водные перевозки реагировали на разразившийся кризис с опозданием на один год — годовые темпы увеличения речного грузооборота в первые годы нового столетия таковы: 1900 г. — +7,7, 1901 г. — +1,0% и 1902 г. — —3,7%.

Начатое в годы подъема интенсивное железнодорожное строительство, естественно, не могло быть прекращено непосредственно по наступлении кризиса. Железнодорожная сеть продолжала усиленно расти и в 1900 (+10,9%), и в 1901 (+4,5%), и в 1902 (+4,4%) годах, после чего в железнодорожном строительстве наступила полоса, близкая к застойной. Вследствие того, что в эти годы рост грузовой массы отставал от роста длины сдававшихся в эксплуатацию линий, интенсивность работы железнодорожного транспорта, поскольку она находит выражение в количестве грузов, приходящихся на один километр пути, должна была потерпеть ослабление.

Технические условия судоходства на Волге в девятисотых годах улучшились, благодаря усилению землечерпания, чем значительно осла-

¹⁾ Абсолютные цифры заимствованы из цитированной работы А. Д. Билимовича, стр. 12—13.

блялось отрицательное влияние частых и резких колебаний горизонта воды на мелях и перекатах. Однако общая экономическая обстановка была на Волге мало благоприятной для развития судоходства. Решающее значение, помимо причин, имело падение производительности Бакинских нефтеносных площадей, которое отзывалось на волжском судоходстве двояко: уменьшением количества грузов и вздорожанием жидкого топлива. Вследствие недостатка грузов и конкуренции отдельных судоходных предприятий между собой, фрахты на перевозку держались низкие и являлись убыточными для мелких судоходств. Выход из тяжелого положения был найден в концентрации и акционировании судоходного дела, а также в попытках достигнуть соглашения отдельных предприятий с целью установления общих безубыточных фрахтов; эти попытки, впрочем, не увенчались в рассматриваемом периоде сколько нибудь серьезным успехом.

Кроме этих организационных мероприятий, волжские судоходства стали на путь изыскания практических мер к понижению своих эксплуатационных расходов. Такими мерами явились увеличение грузоподъемности непаровых судов и применение экономичных тепловых двигателей внутреннего сгорания¹⁾.

Дальневосточная империалистическая авантюра также сказалась отрицательно на динамике товарных перевозок, затормозив их развитие; резко отразилось на железнодорожном и водном транспорте вспыхнувшее в 1905 году вслед за окончанием японской войны широкое массовое политическое движение пролетариата, в том числе и железнодорожной его части.

В первые годы реакции грузооборот показал резкий скачок вверх (+16,1% на железных дорогах в 1906 году и +6,1% на речном транспорте в 1907 году), после которого развитие перевозок протекало весьма вяло вплоть до толчка, данного ему высокой конъюнктурой последних предвоенных лет. Скачек вверх в 1906 и 1907 г. г. стоял в связи с ликвидацией „задолженности“ транспорта, образовавшейся в предшествующую полосу революционных выступлений; по восстановлении на транспорте движения в полном объеме, временно задержанные грузы отправлялись в усиленном количестве в 1906 и отчасти в 1907 г.

Средне-годовой темп развития всего грузооборота в течение 1900-1908 г.г. может быть охарактеризован, как весьма вялый; он измеряется коэффициентом +3,0%, тогда как соответствующий коэффициент в предшествующий период составлял почти 7,0%. Темпы роста отдельных грузов чрезвычайно замедленные; кирпич и нефтепродукты дают даже отрицательные показатели. Если в отношении нефти это обстоятельство можно связать в первую очередь с затруднениями чисто производственного порядка, то отрицательный показатель грузооборота кирпича есть имманентная особенность рассматриваемого отрезка времени. Если в предшествующем периоде грузы группы средств производства были отмечены коэффициентами роста более высокими, чем грузы группы средств потребления, то в девятисотых годах наблюдается общее незначительное по силе и почти равномерное по степени поступательное движение. Выделяются несколько повышенными темпами роста в первой группе сельскохозяйственные машины (см. табл. на 15 стр.)

¹⁾ В своей книге „Волга и волжское судоходство“, стр. 664, И. А. Шубин приводит интересные цифры, характеризующие рост грузоподъемности одной вновь построенной баржи: в девяностых годах одна баржа в среднем поднимала 100.000 пудов, а в период 1901—1906 уже около 450000 пудов. Т-во бр. Нобель определяло среднюю себестоимость пудо-версты за 1889, 1899 и 1909 г.г., как пропорцию 77:22:20.

Темпы развития и структура грузооборота в период 1900—1908

	Средние темпы развития (в %)	Структура грузовой массы (в %)		Средние темпы развития (в %)	Структура грузовой массы (в %)
Весь грузооборот ²⁾ . . .	+ 3,0	100	Средства потребления:		
Средства производства:			Хлебные продукты ²⁾ .	+ 2,2	17,5
Кирпич ¹⁾	— 2,1	1,1	Мясо и крупн. рогат. скот ¹⁾	+ 1,5	0,4
Цемент ¹⁾	+ 4,3	0,5	Рыба ²⁾	+ 6,0	0,9
Лесн. строит. матер. ²⁾ . .	+ 2,4	16,7	Мануфактура ¹⁾ . . .	+ 1,6	0,6
Черные металы не в деле ¹⁾	+ 3,3	2,2	Дрова ²⁾	+ 7,1	9,2
Хлопок ⁴⁾	+ 3,9	0,4			
Каменный уголь ¹⁾ . . .	+ 5,6	13,0			
Нефтепродукты ²⁾ . . .	— 1,4	8,3			
Машины общие ¹⁾ . . .	+ 1,9	0,2			
С.-х. машины ¹⁾	+ 10,6	0,2			
Туки землеудобрит. ¹⁾ . .	+ 9,4	0,2			

и землеудобрительные туки, развитие перевозок коих, впрочем, отправляется от низких абсолютно уровней, и во второй группе дрова. Что касается основных индустриальных грузов, то все они обладают в данном периоде очень скромными коэффициентами роста.

Строение перевезенной по путям сообщения грузовой массы не претерпело в течение данного периода в сравнении с предыдущим резких изменений. Несколько понизилась доля перевозок кирпича, лесных строительных материалов и хлебных продуктов сидерургии и каменного угля.

1909-1913 г. г. Период предвоенного общехозяйственного подъема представляет максимальный интерес, так как, с одной стороны, он явился кульминационной точкой развития промышленного капитализма в России до войны и характеризовался очень высокими темпами, а с другой — предоставил богатый фактический материал для установления „технологических“³⁾ закономерностей динамики перевозок.

Толчком к резкому оживлению промышленной конъюнктуры послужило образование свободных денежных капиталов, в связи с большими излишками товарного хлеба и выгодными условиями реализации его на иностранных рынках в 1909 и 1910 годах. В обстановке повышенных урожаев и подъема промышленности сильно расширились активные операции государственного и частных банков; в период 1910-1912 г. г. учетно-ссудные операции государственного банка увеличились с 466,2 милл. рубл. до 966,6 милл. рубл. (+107,3%), а частных банков с 1547 милл. рубл. до 2886 милл. рубл. (+80,6%), тогда как в предшествующие годы рост этого показателя был несравненно ниже; мелкий кредит и по числу учреждений и участников и по сумме оборотных средств также развивался в эти годы гораздо быстрее, чем в предыдущем периоде. В течение 1909-1912 г. г. разрешена реализация акцио-

¹⁾ Железнодорожные перевозки; ²⁾ Железнодорожные и речные перевозки.

³⁾ Под этим условным термином мы понимаем те наметившиеся до реконструктивного периода зависимости между явлениями сферы производства и сферы обращения и явлениями в области грузооборота, которые целиком или в большей части могут быть приложимы к анализу перспектив роста грузооборота в современных условиях.

нерных капиталов на сумму 1600,6 милл. рубл., в среднем 320,1 милл. рубл. в год, тогда как в период 1903-1908 г. соответствующая цифра определялась в 624,3 милл. рубл., в среднем — 104 милл. рубл. в год. Имел место не только рост учредительства, но и значительное увеличение числа действующих торговых и промышленных предприятий; сумма прибылей, принесенных этими предприятиями, была весьма значительна и выше прибылей предшествующих лет. ¹⁾ Если средний годовой прирост числа промышленных заведений, состоящих под надзором фабричной инспекции, составлял в первые годы двадцатого столетия около 42 единиц, то в 1910 году возрастание равнялось 988 единицам, в 1911 — 879, в 1912 — 756; численность пролетариата, занятого в этих заведениях, превысила в 1913 году 2,2 милл. чел. против 1,8 милл. в 1908 г. Общехозяйственное оживление сопровождалось форсированным промышленным, коммунальным и жилищным строительством в городе и в деревне, которое должно было обслужить нужды развивавшейся промышленности и возраставшего населения городов; а усиленное строительство, естественно, сопровождалось значительным ростом потребления лесных строительных материалов и лесных перевозок.

В период 1909-1913 г. интенсивно росли пассажирские перевозки, особенно в пригородном движении. Увеличение населения при недостатке жилищ и повышение цен вынуждали часть населения больших городов переселяться в пригородные местности.

К началу рассматриваемого периода новое железнодорожное строительство почти замерло ²⁾; из числа значительных строительных работ, производившихся в эти годы, необходимо отметить постройку каменно-угольной Северо-Донецкой железной дороги, Амурской железной дороги и второго пути Забайкальской железной дороги, а также смягчение профиля горных участков сибирской магистрали. Все эти строительные работы сопровождались значительными хозяйственными перевозками строительных грузов, увеличивавшими грузооборот соответствующих действующих линий. Хотя открытие для эксплуатации новых железных дорог шло слабо, требования, предъявленные к транспорту в этот период подъема, были велики, и сильное движение товарных перевозок на эксплуатируемой сети вызвало заметное усиление интенсивности работы железнодорожного транспорта и соответственное расширение потребления железными дорогами топлива ³⁾.

На Волге в рассматриваемое пятилетие получили дальнейшее развитие явления, наметившиеся в предшествующем периоде. Дороговизна нефтяного топлива и конкуренция сказывались все сильнее, и положение для отдельных менее стойких судоходств создавалось крайне тяжелое, из которого их вывела впоследствии благоприятная навигация 1915 года, протекавшая уже в военных условиях. Но существовавшие еще до войны парохозяйства, за исключением ряда ликвидировавших в течение этих лет

¹⁾ Поступление промыслового налога выражалось в таких цифрах:

	Поступление (в милл. рубл.)	Годовые темпы (в %)
1909	104,2	— 0,6
1910	118,4	+ 13,6
1911	125,7	+ 6,2
1912	132,3	+ 5,3
1913	150,1	+ 13,5

²⁾ Годовой прирост длины железнодорожной сети составлял: в 1906 г. — 4,1%; в 1907 г. — 3,6%; в 1908 г. — 1,1%; в 1909 г. — 0,3%; в 1910 г. — 0,8%; в 1911 г. — 1,3%; в 1912 г. — 1,7%; в 1913 г. — 2,1%.

³⁾ Густота движения в расчете на километр возросла с 1909 по 1913 год на 37,6%; то же с 1904 по 1908 г. на 5,5%.

свои предприятия, не прекращали осуществление концентрации капиталов и рационализации эксплуатации в формах, которые описаны выше (крупное теплоходостроение, постройка экономичных паровых двигателей и т. д.). Но самой важной особенностью данного периода надо считать многочисленные соглашения о фрахтах и таксах, завершившиеся в 1917 году созданием классового „союза судовладельцев волжского бассейна“.

Темпы развития и структура грузооборота в период
1909—1913

	Средние темпы развития (в % %)	Структура грузовой массы (в % %)
Весь грузооборот ²⁾	+ 7,7	100
Средства производства:		
Кирпич ¹⁾	+ 19,8	1,3
Цемент ¹⁾	+ 24,9	0,7
Лесн. строит. материалы ²⁾ . .	+ 8,2	19,0
Черные металлы не в деле ¹⁾ . .	+ 14,0	2,4
Хлопок ¹⁾	+ 4,1	0,3
Каменный уголь ¹⁾	+ 11,6	13,8
Нефтепродукты ²⁾	+ 2,0	6,2
Машины общие ¹⁾	+ 17,1	0,3
Сельскохозяйств. машины ¹⁾ . .	+ 12,6	0,3
Туки земледобрит. ¹⁾	+ 12,1	0,3
Средства потребления:		
Хлебные продукты ²⁾	+ 1,3	15,8
Мясо и крупн. рог. скот ¹⁾ . . .	+ 6,0	0,4
Рыба ²⁾	+ 3,6	0,8
Мануфактура ¹⁾	+ 3,4	0,5
Дрова ²⁾	+ 1,3	8,5

¹⁾ Жел. дор. перевозки. ²⁾ Жел. дор. и речные перевозки.

Средне-годовой темп развития всего грузооборота весьма высок. В этот период уже не приходится констатировать регрессивную динамику — все грузы отмечены положительными знаками. Как и в девятые годы, рост перевозок по группе средств производства значительно опережает соответствующие показатели по группе средств потребления. В составе первой группы отстают лишь хлопок и нефтепродукты; среди грузов второй группы обращает на себя внимание весьма слабый коэффициент по дровам, который в предшествующий период достигал 7,1%. В девятые годы рост грузооборота кирпича был выше, чем рост перевозок цемента; в данном периоде коэффициент по цементу превалирует над соответствующим коэффициентом по кирпичу. Мясо-продукты опять отмечены повышенным темпом.

Структура грузовой массы имеет некоторые отличия от структуры грузооборота и девяностых и девятисотых годов. В сопоставлении с девяностыми годами следует указать на повышение удельного веса цемента, черных металлов, каменного угля, сельскохозяйственных машин и туков при одновременном понижении доли кирпича, нефтепродуктов, хлеба, рыбы, мануфактуры и дров; лесоматериалы, хлопок,

машины и мясо имели тот же вес. Относительно же коэффициентов девяностых годов весьма важно подчеркнуть увеличение значения перевозок кирпича, цемента, лесоматериалов, черных металлов, каменного угля, всех машин и туков; уменьшилась роль грузооборота всех товаров группы средств потребления, исключая мясопродукты, сохранившие свой вес стабильным, а также хлопка и нефтепродуктов.

На увеличении хлебных перевозок в данный период отразилась вся совокупность благоприятных условий: высокие урожаи, значительная товарность, растущий экспорт, расширение внутреннего рынка. Усиленному экспорту в 1909 году содействовал неурожай в Венгрии, а в 1911 г. — неудовлетворительный сбор ярового хлеба и кормовых стран в Зап. Европе, особенно в Германии, где временно была даже отменена таможенная пошлина на ввоз некоторых видов хлеба из России. В 1911 году в направлении экспортных грузовых потоков хлеба произошли изменения, вызванные турецко-итальянской войной: грузопотоки пшеницы в значительной своей части отклонились от черноморских портов к западной сухопутной границе.

Отмеченный высокий процент перевозок мясопродуктов обуславливается как естественным приростом стада, на 2—4% ежегодно, так и недостатком кормов в 1911 году, вызвавшим усиленный убой и реализацию в местностях, пораженных недородом. В Самарской губ., например, продажа скота от конца лета до 15 октября 1911 года превысила 1 милл. голов, что составляло 25% наличного поголовья.

Перевозки цемента увеличились от 1909 г. к 1913 г. в два с половиной раза, причем отдельные годы характеризовались высокими коэффициентами роста; 1910 г. +38,9% и 1913 г. +26,2%. Объем перевозок мог бы быть еще выше, так как спрос не удовлетворялся полностью, если бы не было влияния своекорыстных интересов. В течение 1909—12 годов владельцы больших цементных заводов Петербургской и Новгородской губерний вошли в соглашение, на основании которого нормировалась производительность отдельных заводов и устанавливались единообразные цены.

Действия синдиката при значительном спросе на цемент вздули цены почти вдвое и привели к ввозу в Петербург новороссийского и даже иностранного цемента морем; после ликвидации синдиката производительность заводов удвоилась. Аналогичный случай имел место в Привислянских губерниях, где в 1911 году объединившиеся заводчики закрыли два цементных завода, что, вследствие наплыва заказов из Киева и Харькова, закончилось импортом австрийской продукции.

Повышение грузооборота лесных строительных материалов базировалось, главным образом, на расширении внутреннего рынка, так как экспорт материалов увеличивался в эти годы слабее, чем перевозки: последние возросли от 1909 к 1913 году на 37,3%, а экспорт только на 9,4%.

Для рассматриваемых лет наиболее показательным надо признать интенсивное развитие перевозок черных металлов. За пятилетие число действующих доменных печей поднялось со 118 до 151 с одновременным увеличением выхода чугуна из каждой печи, но спрос все же оставался не удовлетворенным; напряжение на рынке было таково, что правительство разрешало в 1909 и 1913 г.г. пропуск иностранного чугуна на льготных основаниях. Вывоз уральского чугуна поощрялся применением особо льготного тарифа: при высоких ценах на чугун на рынках внутренних губерний и пониженном на него тарифе уральские заводо-владельцы предпочитали сбыт чугуна сбыту железа не в деле.

Расширение объема перевозок каменного угля и нефтепродуктов шло навстречу неотложной потребности народного хозяйства в высококачественном топливе. Наряду с чугунным голодом чрезвычайно обострился голод топливный. Динамика перевозок обоих видов минерального топлива в течение рассматриваемого периода представляет картину переключения внимания потребителей с нефти на каменный уголь¹⁾.

Добыча нефти в эти годы почти вовсе не росла при некотором увеличении экспорта, что привело к дальнейшему интенсивному повышению цен; вследствие чрезмерно высоких цен на нефть, ее потребление, а, следовательно, и перевозки, не могли отразить на себе влияния экономического подъема; действовавшее же негласное соглашение среди бакинских заводчиков, довольствовавшихся скачком цен, не могло, очевидно, создать предпосылок к возмещению падавшей на истощенных площадях добычи продукцией новых нефтеносных полей, так как для этого требовались энергичные разведки и новые капитальные вложения. В 1909 и 1910 г.г. добыча и перевозки каменного угля несколько сократились, что было обусловлено отчасти сжатием добычи в донецких копях в связи с вспыхнувшей холерной эпидемией, а отчасти сокращением требований на уголь со стороны железных дорог, продолжавших в период 1908 — 1910 г. переходить на нефть и расходовавших притом в 1910 году свои запасы. Однако, уже в следующем году, в условиях роста цен на нефть и развития движения, при необходимости пополнить запасы, железные дороги предъявили повышенный спрос на уголь и, как и фабрично-заводские предприятия, стали опять переходить на твердое минеральное топливо.

Перевозки землеудобрительных туков были до войны совершенно ничтожны и базировались преимущественно на импортных контингентах. Потребности сельского хозяйства в минеральных удобрениях были весьма велики, но удобрительная промышленность России, несмотря на богатство естественных месторождений сырья, лишь в самой незначительной степени могла их удовлетворить. Ввоз минеральных удобрений с каждым годом играл все большую роль в сравнении с внутренним производством. Потребителями минеральных удобрений являлись районы с интенсивным сельским хозяйством: Прибалтийско-литовско-польский и свекло-сахарный на юго-западе; почвы центральных губерний, наиболее нуждавшиеся в минеральных удобрениях, почти не получали их.

Снабжение сельского хозяйства орудиями производства также было незначительно.

1922-23 — 1926-27 г. г. Период 1922-23—1926-27 г. г. характеризуется бурным ростом народного хозяйства на основе развития восстановительных процессов. Динамика грузовых перевозок отличалась в это пятилетие исключительно высокими средними годовыми темпами, которые не имели прецедентов в прошлом. Столь бурный рост грузооборота отправлялся в эти годы от низких абсолютных условий, чем преимущественно он и объяснялся, тогда как в настоящее

1) Каменный уголь

Нефть

	Перевозки	Вал. добыча	Импорт	Перевозки	Вал. добыча	Экспорт
	т. тонн в %%	т. тонн в %%	т. тонн в %%	т. тонн в %%	т. тонн в %%	т. тонн в %%
1909	18018 — 2,6	26000 — 1,4	3948 — 1,2	9072 + 12,0	9227 + 6,6	800 0
1910	17837 — 1,0	24970 — 4,0	4247 + 7,6	9612 + 5,9	9638 + 4,5	860 + 7,5
1911	21244 + 19,1	28370 + 13,6	4596 + 8,2	10646 + 10,8	9150 — 5,1	850 — 1,2
1912	23980 + 12,9	31200 + 10,0	5312 + 15,6	9652 — 9,3	9325 + 1,9	840 — 1,2
1913	28993 + 16,7	36040 + 15,5	7669 + 44,4	9820 + 1,7	9194 — 1,4	950 + 13,1

время и в наступающем периоде необходимо считаться с органическим ростом на основе развития реконструктивных процессов. Именно это обстоятельство делает безцельным более или менее детальный анализ условий развития перевозок в данный период, несмотря на то, что высокие коэффициенты увеличения грузовой массы, казалось бы, заслуживают особого внимания, ввиду намечающихся ныне перспектив колоссального расширения перевозок.

Темпы развития и структура грузооборота в период
1922-23—1926-27

	Средние темпы раз- вития (в % %)	Структура грузовой массы (в % %)		Средние темпы раз- вития (в % %)	Структура грузовой массы (в % %)
Весь грузооборот 2) . . .	+21,5	100	Средства употребле- ния:		
Средства производства:			Хлебные продукты 2)	+14,7	11,1
Кирпич 1)	+60,2	1,1	Мясо и крупн. рог. скот 1)	+24,8	0,3
Цемент 1)	+56,7	0,6	Рыба 2)	+10,6	0,7
Лесн. строит. матер. 2) .	+23,2	18,3	Мануфактура 1) . . .	+44,2	0,3
Черные металлы не в деле 1)	+56,7	2,3	Дрова 2)	+ 3,6	16,6
Хлопок 1) 3)	+38,1	0,4			
Каменный уголь 1) . . .	+35,6	14,1			
Нефтепродукты 2) . . .	+14,2	7,0			
Машины общие 1)	+51,8	0,2			
С.-Х. машины 1) 3) . . .	+64,3	0,3			
Туки земледобрит. 1) 4) .	+20,5	0,1			

В части темпов основной отличительной особенностью данного периода, кроме их значительной высоты, следует признать то, что обе составляющие группы грузов — средства производства и средства потребления — двигались в течение этих лет вперед с большой интенсивностью; низких коэффициентов — игнорируя коэффициент по дровам — не наблюдается. Что касается дров, то перевозки их в предшествующее трехлетие военного коммунизма достигли таких относительно исключительных размеров, что низкий коэффициент увеличения грузооборота этого вида топлива представляется скорее фактором прогрессивным, чем регрессивным; как известно, именно в эти годы протекала естественная минерализация топливного баланса.

В этой связи необходимо рассматривать и структуру грузовой массы в восстановительный период. Удельный вес дровяного топлива чрезвычайно высок, превышая почти в два раза долю его в течение трех рассмотренных выше периодов. Стабильными в общем остались доли минерального топлива, черных металлов, хлопка и лесных строительных материалов. В сопоставлении с предвоенным пятилетием уменьшилось относительное значение перевозок строительных силикатов. Безусловно пониженными коэффициентами обладают грузы группы средств потребления, кроме дров. Грузооборот обоих видов машин и земледобрительных туков также претерпел снижение своего удельного веса.

1928-29 г. Размер грузооборота в 1928-29 г. превысил самые смелые предположения. Темп годового прироста характеризуется коэф-

1) Жел. дор. перевозки; 2) Жел. дор. и речн. перевозки; 3) Данные с 1923-24 г.
4) Данные с 1924-25 г.

коэффициентом 16,4% против 8,6% по первоначальному варианту пятилетнего плана, причем увеличение перевозок было равномерным на железнодорожном (+16,3%) и речном (+16,5%) транспорте. Восстановление довоенных размеров грузооборота на внутренних водных путях сообщения следует считать завершенным: по отношению к уровню 1913 года перевозки истекшей навигации составляют 97,0%

Темпы развития и структура грузооборота в 1928-29 г.
(предварительные данные)

	Годовые темпы развития (в % %)				Годовые темпы развития (в % %)		
	Реализованные	По 5-ти летн. плану*	Структура грузовой массы в %		Реализованные	По 5-ти летн. плану*	Структура грузовой массы в %
Весь грузооборот 2) . . .	+16,5	+ 8,6	100	Средства потребления:			
Средства производства:				Хлебные продукты 2)	+16,5	+ 3,9	8,1
Кирпич 1)	+22,0	—	2,0	Мясо и крупн. рог. скот 1)	+28,6	—	0,4
Цемент 1)	+10,0	—	0,8	Рыба 1)	+ 9,3	—	0,4
Лесн. строит. матер. 2) . .	+34,0	—	21,0	Мануфактура 1) . .	+ 0,9	—	0,3
Черн. металлы не в деле 1)	+20,7	+15,0	3,0	Дрова 2)	— 7,3	—	9,2
Хлопок 1)	+15,3	—	0,4				
Каменн. уголь 1)	+11,3	+10,0	15,1				
Нефтепродукты 2)	+10,3	+ 5,8	6,6				
Машины общ. 1)	+ 6,0	—	0,2				
С.-Х. машины 1)	+15,9	—	0,3				

Темп роста грузовой массы в 1928-29 году был исключительно высоким при сопоставлении его со средне-годовыми коэффициентами за все три рассмотренных довоенных периода. По величине коэффициента годового прироста только 1894 год может идти в сравнение с минувшим годом, но скачек этот был тогда обусловлен резким понижением перевозок в предшествующий период и, кроме того, обозначившийся бурный рост не получил в последующие годы столь же интенсивного развития, в то время как 1928-29 год представляет собой переходное звено от чрезвычайно высоких темпов восстановительной полосы к не менее значительным приростам в ближайшие годы.

Относительно довоенных коэффициентов обращают на себя внимание чрезвычайно значительные приросты коэффициентов по лесным строительным материалам, продуктам черной металлургии, хлопку, нефтепродуктам и сельскохозяйственным машинам, а из группы средств потребления — по хлебным и мясным продуктам и по рыбным товарам; отстает в своем развитии грузооборот мануфактуры; дрова обладают отрицательным коэффициентом.

Низкий темп роста перевозок текстиля следует приписать преимущественно рационализации путей продвижения этого товара посредством направления фабrikата от мест производства в пункты потребления без завоза в распределительные центры и вытекающих отсюда обратных отправок, которые имели место в предыдущий период. Что же касается сокращения грузооборота дров, то оно является прямым

*) Отправной вариант; см. „Пятилетний план народнохозяйственного строительства СССР“, Том II, часть 1, стр. 488-489, Изд. Госплана СССР М. 1929 г. Оптимальный вариант для 1928-29 года отсутствует.

1) Железн.-дор. перевозки; 2) Жел.-дор. и речные перевозки.

следствием невыполнения плана дровозаготовок государственными заготовителями, внимание которых было отвлечено заготовками деловой древесины.

Строение перевезенной в 1928-29 году по путям сообщения грузовой массы носит отчетливо выраженный характер преобладания строительных и индустриальных грузов. Рекордными в сравнении с коэффициентами за все 4 рассмотренных периода удельными весами обладают кирпич, цемент, лесоматериалы, черные металлы и каменный уголь; заметно понизилась доля перевозок хлебных продуктов и рыбы.

Контрольные цифры на 1929-30 год предусматривают увеличение железнодорожных перевозок до 209 млн. тонн против 176 милл. тонн в 1928-29 году (+18,8%) и 185,9 млн. тонн по оптимальному варианту пятилетнего плана (+12,4%).

III. Итоги и выводы

Характер развития грузооборота довоенной России за период 1890-1913 в основном определялся характером циклических динамических процессов, совершавшихся внутри капиталистического хозяйства; влияние урожайного фактора могло сказываться лишь на усилении или ослаблении ведущей тенденции, не искажая ее природы.¹⁾

Подъему девяностых годов отвечал интенсивный рост грузовой массы, причем темпы увеличения перевозок грузов группы средств производства были много выше соответствующих темпов по грузам группы средств потребления.

В следующий период пониженной конъюнктуры—1900—1908 г. г. грузооборот реагировал существенными изменениями как размеров коэффициентов роста в сторону уменьшения, так и соотношений их величины между отдельными товарами. В сопоставлении с предыдущими годами, индустриальные и строительные грузы уступили принадлежавшие им первые по высоте коэффициентов места, отступили и смешались с грузами средств потребления; картина утратила четкость, которая была ей свойственна в девяностых годах.

Предвоенное оживление было сопряжено со стремительным развитием перевозок, причем, как и в девяностых годах, средства производства обладали несравненно более высокими темпами, нежели средства потребления. Наряду с этим, в составе перевозок обозначились моменты, характерные для этого периода по преимуществу.

Отличительной чертой динамики грузооборота в восстановительный период было исключительное по темпу и дружное в отношении обеих групп грузов движение вперед. Главнейшей структурной особенностью перевозок этого периода являются существенные перемещения внутри группы средств потребления: резкое повышение роли грузооборота дров при одновременном снижении значения перевозок продуктов питания и текстиля.

Темп прироста перевозок в первый год периода пятилетнего плана был несколько ниже коэффициентов восстановительных лет, но вдвое превысил первоначальные плановые наброски и далеко оставил за собой средне-годовые довоенные темпы в периоды оживленной конъюнк-

¹⁾ „Железные дороги ярко отражают на себе влияния экономического подъема и доказывают, что в современных условиях работа русской железнодорожной сети освободилась от односторонней зависимости от урожая хлебов и тесно обусловлена работой промышленности“. Статья М. Боголепова „1913 год“ в сборнике „Народное хозяйство в 1913 году“, стр. IV.

ктуры. Структура грузооборота в 1928-29 году отчетливо выявляла увеличение роли перевозок строительных и индустриальных грузов.

Динамика грузовых перевозок в ближайшие годы эпохи индустриализации народного хозяйства будет подчинена основным закономерностям данной стадии развития плановой экономики.

Оценивая под этим углом зрения сформулированные выше выводы, касающиеся эволюции грузооборота в течение различных отрезков капиталистического конъюнктурного цикла и восстановительного периода советского хозяйства, следует признать, что механическое перенесение полностью или частично органических тенденций развития перевозок одного, нескольких или всех рассмотренных периодов теоретически не может быть оправдано. Наступивший конкретный отрезок реконструктивной полосы плановой экономики Союза несет с собой, повидимому, и свои особые темпы и тенденции развития грузооборота, недоучитывать влияние которых нельзя ни в интересах гармонического поступательного движения народного хозяйства в целом, ни в интересах его транспортного участка. Если сделать попытку наметить в самых грубых очертаниях основные линии дальнейшей динамики грузовых перевозок, то придется прежде всего констатировать непригодность всех проанализированных нами типов развития грузооборота, как процессов, которые протекали в несоизмеримых социально-экономических условиях. Но „технологический“ опыт прошлого для конкретизации прогноза может и должен дать многое, в первую очередь в вопросе о перспективах темпа роста грузовых перевозок, о характере динамической кривой грузооборота.

Развитие грузооборота на путях сообщения есть функция развития производительных сил — такова наиболее обобщенная формулировка. Контуры ближайших лет рисуют картину бурного расширения производительных сил, первоначально в промышленном производстве, а затем и в производстве сельскохозяйственном, причем в промышленном производстве будут относительно доминировать отрасли, продуцирующие средства производства. Грандиозность перспектив развития производительных сил обязывает к безоговорочному уяснению и признанию того положения, что грузовая деятельность транспорта должна будет считаться с такими темпами роста, которые не только приблизятся к темпам роста производительных сил, но в первые годы реализации генерального плана — в пору „экстенсивного“ по преимуществу строительства — могут превзойти соответствующие темпы в промышленности и сельском хозяйстве. И если уже в первый год реализации генеральных социально-экономических установок размер грузооборота почти вдвое превысил первоначальные плановые наметки, то ближайшие годы будут, повидимому, отмечены новыми рекордными показателями¹⁾.

Размеры и темпы прироста грузовой массы определяются в основном размерами и темпами прироста продукции, динамикой ее товарности и динамикой перевозимости (мобильности) товарной части.

Продукция промышленного производства товарна целиком и перевозима почти полностью; в отношении продукции сельского хозяйства зависимость между размерами перевозимой и товарной части и валовой продукцией более сложна, но несомненно, что в ближайшие годы увеличение товарной части будет обгонять прирост всей продукции, а мобильность товаров будет повышаться быстрее, чем товарность.

¹⁾ По предварительным данным погрузка по сети (в вагонах) превышала соответствующие цифры предшествующего года — в октябре 1929 года на 18% и в ноябре 1929 г. на 19%. Если же учесть повышение нормы предельной нагрузки, осуществленное в августе с. г., то эти коэффициенты придется еще повысить.

Общие хозяйственные директивы предусматривают на ближайший отрезок времени значительное увеличение промышленной и сельскохозяйственной продукции, которое будет протекать в нарастающем из года в год темпе. Но если в промышленности этот процесс напряженного роста будет выполняться безперебойно, в порядке реализации плановых концепций, то в сельском хозяйстве плановый стимул пока не является исчерпывающим, и размер перевозок сельскохозяйственных продуктов, беспрерывно возрастаая, будет все же подвержен заметным колебаниям. Но по мере внедрения индустриальных элементов в сельскохозяйственном производстве эти колебания будут все менее существенны, и в отношении сельскохозяйственных грузов также будет постепенно обеспечена необходимая устойчивость темпов роста.

Таким образом, при прогнозе характера развития грузовой работы транспорта необходимо в первую очередь считаться с решающим и ведущим фактором—с интенсивным подъемом производительных сил, который в условиях целеустремленного планового хозяйства будет очерчен исключительно резко.

Помимо влияния этого ведущего начала, грузооборот отразит на себе в ближайший период воздействие других факторов, специфическое значение которых может быть оценено по опыту предвоенного пятилетия.

Ассигнования на новое железнодорожное строительство составили в 1927-28 г. 88,5 млн. рублей, в 1928-29—158,4 млн. руб., а по плану на 1929-30 г. намечено к отпуску около 300 млн. руб.; естественно ожидать, что постройка новых железнодорожных линий, имеющая целью вызвать к жизни потенциальные производительные силы, скажется в первую очередь на увеличении хозяйственных перевозок, а затем, когда вновь отстроенные участки вступят в эксплуатацию, будет способствовать не только развитию движения на этих новых линиях, но даст толчок к дальнейшей интенсификации грузооборота действующей сети.

Индустриализация страны, развитие промышленности средств производства повышенным против других отраслей народного хозяйства темпом, усилит приток населения в фабрично-заводские центры и, углубляя общественное разделение труда, создаст предпосылки для расширения продуктообмена и работы путей сообщения. Безостановочное и бесперебойное осуществление курса на индустриализацию мыслимо лишь при условии параллельного расширения сырьевой базы и обеспечения растущих кадров пролетариата и городского населения вообще продовольствием; механизация и интенсификация сельскохозяйственного производства, особенно обобщественного сектора, призвана гарантировать достаточное и своевременное снабжение промышленных заведений обрабатывающей индустрии потребным сырьем и топливом и населения фабрично-заводских районов необходимыми продуктами питания.

Но, кроме указанных задач, повышение товарности сельскохозяйственной продукции должно быть учтено в интересах транспорта и в другом разрезе—в разрезе развития перевозок экспортных контингентов. Как известно, пятилетний план предусматривает максимальное форсирование экспорта и, в частности, вывоз хлеба должен быть восстановлен во второй половине текущего пятилетия. Законодательство прошлого года в области лесного хозяйства преследовало, между прочим, цель обеспечения лесного экспорта в рамках весьма высоких цифр пятилетки.

Наш беглый анализ факторов, стимулирующих развитие железнодорожных и водных грузовых перевозок, был бы, однако, односторонним, если бы мы не указали на необходимость оценивать также значение факторов противоположного порядка. Мы имеем в виду, главным

образом, роль особых видов транспорта, которые будут получать все большее применение по мере развития народного хозяйства Союза. Сюда относятся: перемещение электрической энергии по проводам¹⁾, перекачка жидкого топлива по трубопроводам, а также перевозки гужем силами механического транспорта. Исследование возможной роли каждого из этих трех моментов в смысле ограничения объема железнодорожных и водных перевозок соответствующих видов или категорий грузов представляет само по себе достойную внимания задачу, но выходит за пределы взятой нами темы. Несмотря на то, что выполнение плана электрификации реализуется весьма успешно, массовый выпуск автомобилей есть дело нескольких лет, а в области трубопроводного строительства имеются значительные достижения (завершение постройки нефтепровода Грозный-Туапсе, прокладка нефтепровода Баку-Батум, проектировка магистрали Кавказ-Центр), практическое значение этих моментов для ближайшего отрезка времени едва ли соизмеримо с теми колоссальными масштабами перспективами предъявления грузов к перевозке, которые охарактеризованы ранее.

Количественное нарастание грузовой массы будет сопровождаться качественными сдвигами, корреспондирующими структурным сдвигам в народном хозяйстве. Игнорировать эти сдвиги транспорт не в праве, и они обязывают его к пересмотру существующих условий перевозок массовых грузов в сторону приспособления их к индивидуальным естественным свойствам того или иного товара или к специфическим требованиям распределительной системы. Примерами, иллюстрирующими нашу мысль, могут служить перевозки минеральных удобрений и керосина.

Относительное значение грузооборота землеудобрительных туков в общей работе транспорта в настоящее время ничтожно и определяется долями процента; но благодаря многосторонним мероприятиям, направленным к снабжению сельского хозяйства этим средством производства первостепенной важности, перевозки туков к началу будущего пятилетия будут составлять 6-7% итоговых цифр грузооборота. В связи с намечающимся широким применением механической тяговой силы в сельско-хозяйственном производстве и развитием автомобилизма, снабжение многочисленных тракторов и автомобилей топливом потребует от транспорта аппарата особой оперативной гибкости.

В согласии с общими путями развития экономики Союза во временном аспекте генерального плана, дальнейший характер эволюции грузовой массы—ее размеров и структуры—можно мыслить в виде двух последовательных фаз.

Первая, „экстенсивная“ фаза будет, повидимому, отличаться колоссальным ростом и структурным преобладанием тех массовых, объемно-громоздких, грузов, натуральная и экономическая природа которых позволяет говорить об „экстенсивно-индустриальных“ динамике и составе перевозок.

Во второй по времени фазе при непрекращающемся росте и неослабевающих темпах увеличения всего грузооборота придется считаться уже с „интенсивно-индустриальной“ окраской грузовой массы, причем определяющими в этом отношении факторами мы склонны считать следующие: а) перекройка географии производства и потребления

¹⁾ По подсчетам Werner'a Teubert'a (См. издаваемые Германским Конъюнктурным Институтом Vierteljahrshefte Zur Konjunkturforschung, Sonderheft № 5—1928. Der Güterverkehr und seine Veränderung in der Nachkriegszeit.), благодаря замене паровых машин электромоторами, перевозки каменного угля на германских железных дорогах сократились в 1925 году в сравнении с 1913 годом на 14%.

в связи с реализацией реконструктивных концепций перспективного планирования, произведенная с учетом транспортного момента, т.е. рационализации перевозок весотеряющих грузов, оптимального соотношения межрайонных перевозок и т. д.; б) рационализация тепло-силового хозяйства и усиление роли „особых“ видов транспорта; в) развитие сложных производств средств производства и производства минеральных удобрений; г) рост товарной продукции в сельско-хозяйственном производстве и расширение экспортных возможностей.

Само собой разумеется, что разграничение на фазы нельзя принимать механически, ибо элементы второй фазы будут входить в „экстенсивную“ фазу в порядке органической постепенности.

Перспективы расширения требований, которые будут предъявлены транспортной системе со стороны интенсивно развивающегося на реконструируемой основе народного хозяйства, не должны быть преуменьшаемы, в связи с чем возникает вопрос о соответствии этим требованиям наличных транспортных средств и степени их использования.

Объективная оценка существующего положения должна считаться с двумя непреложными фактами—слабой эффективностью использования подвижного состава и основными закономерностями экономики транспорта, как производственного предприятия.

Органическое единство перевозочного механизма заключается в том, что модернизация одного или нескольких элементов этого механизма без всеобщей реконструкции транспортного хозяйства в целом не может дать необходимых осязательных результатов. С другой стороны, следует все время помнить, что модернизация основного капитала транспорта, как и в тяжелой промышленности, требует не только одновременных значительных затрат, но и принесет ощутительные плоды лишь по истечении ряда лет.

В свете этих обстоятельств возникает во всей своей грандиозности целая совокупность предъявляемых реконструктивным периодом в народном хозяйстве актуальных и исключительно ответственных генеральных проблем.

Конкретное содержание практических мероприятий должно предусматривать как повышение эффективности перевозочных средств, так и усиление внимания к проектировкам капитальных вложений для реконструкции транспортной системы; лишь оптимальная комбинация параллельной деятельности в том и другом направлении может обеспечить надлежащие темпы развития транспортного хозяйства.

Задача эффективной утилизации транспорта предполагает улучшение работы и ведомственного оперативного аппарата и клиентуры; в первом случае имеется в виду повышение эксплуатационных измерителей, во втором—рационализация сложившейся сетки грузовых потоков и текущая работа по изжитию обратных перевозок, непроизводительных простоев подвижного состава и т. д.

Ответственные задания по улучшению эксплуатационных измерителей были преподаны железным дорогам уже в истекшем 1928-29 г.; предварительные итоги по главнейшим показателям свидетельствуют о том, что в сравнении с 1927-28 годом достигнуто в целом по сети значительное улучшение по средне-суточным пробегам товарных паровоза и вагона и менее существенное по среднему составу товарных поездов в обоих направлениях и по средней нагрузке на ось товарного вагона; однако, плановые задания выполнены не исчерпывающе, и притом по отдельным дорогам наблюдаются заметные отклонения от средних сетевых коэффициентов.

Добиться дальнейшего улучшения показателей дороги смогут только при настойчивой повседневной рационализаторской деятельности и перевоспитании аппарата в духе стоящих перед советским транспортом задач.

Еще большая ответственность лежит на клиентуре транспорта; практика последних лет и, в частности, осени 1929 года дает не мало примеров и доказательств тому, что характер использования перевозочных средств оставлял желать лучшего и требовал авторитетного вмешательства. В качестве такового и следует рассматривать постановление Совета Труда и Оборона от 25 ноября 1929 года, специально посвященное делу регулирования и оперативного планирования перевозок массовых грузов на основе прикрепления определенных пунктов производства или заготовок к определенным пунктам хранения, распределения и потребления¹⁾. В этом постановлении указываются также принципы разработки планов перевозок, общие методы их практического выполнения и критерии для оценки оптимальности плановой схемы. Постановление обязывает соответствующие союзные органы (ВСНХ СССР, НКТорг СССР, Центросоюз СССР) обеспечить наименьший итоговый вагоно-пробег грузов, связанный с наименьшей затратой материально-хозяйственных ценностей транспорта; организовывать укрупненные отправки в сборных вагонах и маршрутных поездах; направлять по водным путям сообщения все грузы, тяготеющие к ним, в целях сокращения железнодорожных перевозок; достигнуть наибольшей точности заявок транспорту на подвижной состав с соблюдением установленных порядка и срока; довести до минимума переправки грузов и простои вагонов и судов под нагрузкой и выгрузкой.

Содействовать реализации всех этих предписаний призваны, по смыслу постановления, особые плано-транспортные ячейки, организуемые и укрепляемые в аппаратах республиканских и краевых (областных) органов названных центральных учреждений. Возглавлять методическую и практическую работу будет находящаяся в Москве междуведомственная контора по планированию и рационализации перевозок („Планперевозка“).

Но, как указывалось ранее, упорядочение использования подвижного состава и углубление планового начала в деле транспортирования решают лишь одну сторону проблемы; необходимость усиления основных фондов транспортного хозяйства на основе технической реконструкции продолжает оставаться бесспорной.

Значительные капитальные инвестиции должны быть реализованы как внутри хозяйства транспорта, так и по линии транспортных устройств организаций — потребителей, в первую очередь промышленности. Мы подразумеваем здесь затраты на приспособление складочных помещений промышленных заведений, механизацию погрузочно-разгрузочных устройств, расширение фронта погрузки и выгрузки и т. д. и т. п. Последние сообщения о затруднениях с перевозкой криворожской руды и о медленной разгрузке ее на заводах южной металлургии сигнализируют как раз о том, что развитие транспортного оборудования отстает от темпа роста работы этих заводов.

В торгово-распределительной системе также придется фиксировать серьезное внимание на строительстве общей и специальной (холодильники, элеваторы) складской сети, приспособленной к работе в изменяющихся условиях. Например, задача сосредоточения колоссальных количеств земледобрытельных туков в районах потребления к насту-

¹⁾ См. „Изв. ЦИК СССР и ВЦИК“ за № 277 (3813) от 27-XI 1929 г.

плению соответствующих сезонов года будет успешно разрешена лишь при условии интенсивного развертывания сети точек снабжения.

Но центр тяжести мероприятий по новым капиталовложениям приходится, конечно, на ведомство путей сообщения. Нет необходимости приводить здесь хотя бы простой перечень тех совершенно назревших преобразований, выполнение которых повелительно диктуется условиями работы транспортной системы в своеобразной обстановке решительной перестройки общественных отношений и структуры хозяйства в реконструктивный период. Отметим лишь, что задачи, стоящие на очереди в области технической реконструкции перевозочного аппарата, столь же велики, сколь и неотложны.

П. МІКЕЛАДЗЕ

До питання про природу радянського податку

Коли в радянській фінансовій літературі говорять про податок, то звичайно зазначають неоднакову природу податку в нас і в капіталістичних країнах, головню, з того саме погляду на що витрачається зібрані у виді податку кошти. Крім того говорять також, що через нівелювання прибутків, від чого набагато зменшилися можливості прямого оподкування і треба було збільшити пайку податків, які падають на широкі маси людности, найбільш „отрицательные“ форми податків—акцизи перестають бути регресивними податками і стають „более или менее уравнительными“¹⁾. Тут ми не полемізуватимемо про міжкласову урівняльність посередніх податків навіть за теперішнього вже в СРСР нівелювання прибутків, бо теперішні статистичні розрахунки спростовують ствердження про їх урівняльність²⁾.

Отже бачимо, ці дані спростовують твердження про урівняльність посередніх податків у радянських обставинах. Зазначмо, що Д. Боголепов, Г. Я. Сокольников та інші у своїх окремих твердженнях зовсім не висвітлюють соціально-економічну суть податків в обставинах перехідного господарства.

Щодо цього варта спеціальної уваги спроба тов. Кузовкова дати теорію радянського податку, накреслити шляхи й форми „переродження“ налога в умовах переходного періода³⁾.

¹⁾ Див. наприкл. книжку Боголепова „Краткий курс финансовой науки“ 2 вид. 1929 р., стор. 104-105.

²⁾ За даними Комісії Раднаркому СРСР про оподкування, посередні податки становили в процентах до прибутку різних груп людности:

	1924-25	1925-26	1926-27
Сільсько-госп. людн.:			
пролетаріат	3,5	4,9	6,5
незаможники	1,7	2,4	3,2
середняки	2,2	3,0	4,5
підприємці	2,8	4,6	7,2
Не сільськ. госп. людн.:			
пролетаріат	5,7	5,7	6,5
трудова не прол. людн.	4,7	6,4	7,9
дріб. капіт.—бурж. людн.	4,4	5,9	7,7
середн. і вел. бурж. людн.	3,1	3,9	5,3

³⁾ Див. його статтю в „Проблемах экономики“, 1929 р. № 4-5. На Кузовкову працю ще недосить відгукнулися у нашій фінансово-економічній літературі; Кузовкову концепцію спростову лише Ол. Соколов у „Вестн. финансов“, 1929 р. № 11

Концепція тов. Кузовкова в тому, що податок (як за це промовляє і філологічне походження цього терміну)—це примусовий збір, що його стягається переважно з підлеглих клясів є, як зазначав тов. Кузовков у своїх інших працях, формою позаконотомічного визиску. Тимто говорити про податок можна лише, як про ті суми, що їх стягається із соціально чужих підлеглих кляс. Тоді, коли платник податків—представник панівної кляси, коли панівна кляса і та кляса, яка головню сплачує податки—збігаються, не можна тоді говорити про податок; треба говорити лише про „збір“, краще про самоподаткування, про те, що панівна кляса свідомо зрікається децимі своїх споживальницьких доходів на потреби своєї держави й будовання *своего* господарства. В першому разі ми маємо клясові податки, бо це ті податки, „тяжесть которых падает на классы социально-чуждые данной государственной власти и вообще данной социальной системе“¹⁾. В другому разі податки втрачають свій клясовий характер. А що в радянському союзі сплачує тепер податки, головню, пролетаріят (на підставі обчислень комісії Раднаркому—72.3% 1926-27 р.)²⁾ й соціально-близька („социально-близкий“ за термінологією Кузовкова) йому кляса селянства (не рахуючи звичайно куркулів), то через те „советская налоговая система отличается резко выраженным ослаблением классового характера“³⁾. Оце й є основне твердження тов. Кузовкова, яке він доповнює низкою тверджень про міру повернення податку, про поняття тягару оподаткування, а в іншій праці⁴⁾ робить чимало висновків про будову нашої податкової системи.

Розгляньмо ці основні твердження теорії тов. Кузовкова

У нашої податкової системи є два типи податків: перший тип, коли податками зрізується приватно—капіталістичне нагромадження, знекротворюється залишки міської буржуазії й куркулівських шарів селянства. Другий тип податку має на меті нагромадити ресурси, щоб покрити видатки державного бюджету, податки ці—масові, при чім можна поставити питання, як це ми скажемо далі, щоб ці податки взагалі скасувати.

Радянська держава—держава клясової диктатури пролетаріату, що має на меті знищити кляси і тимто знищити державу. Тоді не буде й податків, що в кожній клясовій державі є знаряддя клясової боротьби „За отменой налога стоит отмена государства“, писав Маркс в критиці податкових поглядів Жірдена⁵⁾ „Уничтожение государства имеет смысл только у коммунистов, как необходимое следствие уничтожения классов, когда отпадает сама собой необходимость в организованной силе одного класса для подчинения других классов“. Отже виходить, що в кожній клясовій державі податки неминуче мають клясовий характер. Справа не в кількісних відношеннях, не в тому, яка питома вага податків, що своїм тягарем падають на соціально-ворожі кляси; ми маємо тут пильнувати принципіальні позиції суті податку й податкової політики. З цього становища треба визнати, що хоч за даними Комісії для виявлення оподаткування людности СРСР сільська й міська буржуазія сплатила 1926-27 р. лише 12% усіх податкових платіжів⁶⁾, від цього ажніяк не міняється суть податкової системи й розподілу податків серед різних кляс людности, як це бачимо з цих таки даних Комісії Раднаркому:

1) Згад. ст., стор. 30

2) „Тяжесть обложения в СССР“ 1929 р. стор. 98

3) Згад. ст., стор. 30

4) Проблемы Экономики, 1929 р. № 7-8.

5) Aus dem literarischen Nachlass B. III, S.438.

6) Ця таки праця, стор. 98.

Оподаткування окремих груп людности в % до прибутку:

	Безпос. держ. і місц. податки	Посередні податки	Разом
Уся людність	5,9	5,7	11,6
Сільсько-госп. людн.			
пролетаріат	3,1	6,5	9,6
незаможники	2,4	3,2	5,6
середняки	4,8	4,5	9,3
підприємці	9,1	7,2	16,3
Не сіль. госп. люди.			
робітники	6,1	7,7	13,8
службовці	5,7	5,5	11,2
труд. не пролет.	6,5	7,9	14,4
дрібн. бурж.	18,7	7,7	26,4
середн. і вел. бурж.	26,4	5,3	31,7

Як бачимо з наведеної таблиці, податки на буржуазію до доходу платників податку в декілька разів більші від податків, що сплачує пролетаріат і незаможницько-середняцькі маси селянства.

Тов. Кузовков, не заперечуючи цього результату радянської податкової політики, рівночасно пише, що „лишь сравнительно незначительная доля современных советских налогов может иметь по характеру своего распределения классовый характер“¹⁾ проте, на підставі цього кількісного, само по собі, слушного твердження не можна ще робити того якісного висновку, що „за весь тысячелетний период существования государства мировая история не знает другого случая, когда налоговая система в целом была бы так мало проникнута классовым принципом и так сильно приближалась к самообложению“ (стор. 42.).

Отже ми відкидаємо твердження тов. Кузовкова про некласовий характер нашої податкової системи. Та ми мусимо все таки визнати, що тов. Кузовков слушно накреслює шляхи „переродження“ податку в обставинах перехідного періоду в тому сенсі, що ці податки сплачують панівні класи. Справді податок, як в своєму походженні, як і в своєму розвитку завжди був Формою класового примусу, податок крив у собі певні соціальні класові відносини. За капіталізму, як каже Маркс, сплачувати податки—це політичний поклик робітничої класи²⁾; ці податки мусили сплачувати також інші підлеглі класи. Податок позначався на примус, як і на те, що одержані суми йшли на протилежну шкідливу класам і платникам податків мету. Через те, логічний нон-сенс—пряме (прибуткове) оподаткування державних підприємств³⁾; годі також кваліфікувати платежі самої панівної класи як „податок“ тоді бо „податок“ позначається на ті таки, що й в капіталістичному господарстві, ознаки. Можуть сказати, що тоді справа лише в назвах, в добиранні слів, а суть і так цілком ясна. Проте ми небаїдує ставимося до термінологічних питань, бо вважаємо, що термінологією ми краще можемо виявити суть речей і що не треба однаковими словами називати дві різні речі, коли до того можна цього уникнути.

Але тоді треба своє твердження довершувати і сказати, що й в капіталістичних обставинах оплати (платежі) панівної класи—це не податок, а форма самооподаткування. Оце саме Д. В. Кузовков і говорить: „в той мере, в какой капиталистические классы уплатят неперелагаемые налоги, идущие на содержание аппарата и господства, они представ-

¹⁾ Пробл. Экономии, № 4-5, стр. 41.

²⁾ К. Маркс, твори, вид. 1929 р. т. V. стор. 215.

³⁾ Див. про це мою статтю у „Вестн. Финансов“ 1929 р. № 9.

ляют самообложение этих классов“¹⁾. Та ми вважаємо, ще не досить лише це говорити про капіталістичний податок. Коли в нашій аналізі ми можемо розглядати класу робітників, як щось одноцільне (поминаючи те, що в робітничій класі є прошарування нещодавно пролетаризованих селян, які пройняті дрібно-власницькою психологією), то не можливо говорити це про класу капіталістів, всередині якої точиться постійна боротьба між земельним та промисловим капіталом, між промисловим та фінансовим капіталом тощо. Як відомо, податки багато важили й тепер чимало важать у долі цих різних груп капіталістів²⁾ і часом прискорюють процес розкладу старого суспільства й полегшують з'явлення нового суспільства (напр. на світанку буржуазної держави податками на споживання знищено феодалів³⁾).

Через те не для всіх всередині капіталістів груп податки є самооподаткування, а для декотрих груп податки мають перехідний, змішаний характер, від податку до самооподаткування або навпаки.

Щодо природи податків за перехідної доби ми вважаємо, що Кузовков говорить таки справедливо, що для робітничої класи й незаможницько-середняцьких мас селянства податок є „орудием кооперування средств трудящихся классов“ і перетворився „в самообложение трудящихся классов“ (стор. 58).

Якщо проаналізувати обставини й форми того, як утворюються доходи цих клас, то цією аналізою так можна уґрунтувати вищенаведене, на нашу думку, справедливе твердження т. Кузовкова. Коли зникає поняття вартості робітничої сили, що передбачає дві класи—класу продавців та покупців робітничої сили, як і капіталістичний процес продукції, то й зникає категорія заробітної плати. Натомість маємо свідомий і пляновий розподіл усього продукту праці, усього суспільного продукту що перше між фондом нагромадження й фондом споживання, а всередині фонду споживання маємо розподіл продукту на фонд індивідуального й фонд суспільного споживання; при чім, збільшивши суспільне споживання, збільшуємо пайку другої частини фонду споживання коштом її першої частини.

„Заробітна плата“ в нашому господарстві це індивідуально розподілювана пайка виробу, що виступає як ціна праці індивідуальних робітників⁴⁾. Цю пайку виробу визнають, як частину усього суспільного продукту, що розпадається в утворюванні в усупільненому секторі частині, ось які чотири чинники: 1) індивідуальний прожитний радянський мінімум (зарплата); 2) загально класовий прожитний мінімум, податки, що витрачається на потреби робітничої класи); 3) нагромад-

¹⁾ Д. Кузовков вилучає із самооподаткування капіталістів посередні податки, які вони сплачують. Саме Д. Кузовков говорить: „Поскольку производительные расходы (на содержание школ, больниц и т. д.) покрываются за счет косвенных налогов, распределяющихся в капиталистических странах резко прогрессивно, т. е. по классовому принципу, постольку мы точно также имеем перед собой классовый налог“ (стор. 34). У цій туманній фразі, що її розшифрувати трудно ще через специфічне розуміння у Кузовкова терміну „класовий“ (за Кузовковим посередні податки різко прогресивні, тобто, падають дедалі більшим тягарем в міру переходу до дедалі „более подчиняемому классу“, що звично зветься регресивними „податками“), можна викрити суперечність і в самого тов. Кузовкова. Якщо ці податки класові, хоч декотрі з них сплачують самі капіталісти, то на що одмінні радянські посередні податки, що декотрі з них сплачують і ворожі нам класи, коли купують оподатковані цим податком товари. Ми вважаємо, основна помилка Д. В. Кузовкова в тому, що він надмірно звертає увагу на кількісний бік явища та не вважає на суть явища—саме на якісний бік його.

²⁾ К. Маркс—Капітал, III, 2 ч. стор. 321.

³⁾ К. Маркс. „Нищета философии“. Твори. т. V, стор. 329.

⁴⁾ Гурвіч і Позняков. Заработная плата. 1929 року, стор. 138. Леонтьев і Хмельницька. Советская Экономика, 1929 рік, стор. 44 та інш.

жувана частина (фонд соціалістичного нагромадження); 4) витік — „прибыль, получаемая капиталистом“¹⁾.

Отже, з погляду кляси в цілому в наших обставинах ми свідомо й планово обмежуємо пайку на індивідуальний прожитний мінімум, щоб цим прискорити соціалістичне будівництво, збільшити суспільне нагромадження. Цього можна також дійти утворенням „фонда социализированной заработной платы“, перетворенням „части проектированного в пятилетнем плане прироста заработной платы в социальный целевой фонд“, що має на меті більше втягнути дітей робітників до шкіл. „Как по происхождению, так и по направлению расходования, проектируемый фонд должен рассматриваться как часть заработной платы рабочего класса, и его развитие не может не быть учитываемо при оценке сдвигов в материальном уровне рабочих“. Цей фонд „нельзя противопоставлять индивидуально получаемой рабочим зарплате“²⁾.

В чому посутно ріжниця між цими видами державних прибутків та податками, які сплачує робітнича кляса, та чи є якісна одміна в тому, що один метод показує відразу виявлене зменшення індивідуально розподілюваної пайки виробу усупільненого сектора, а в другому разі фонд на покриття державних видатків утворюється через перерозподіл народнього доходу? Ми вважаємо, що посутно немає тут жодної ріжницї; одміна з одного боку в тому, яким методом збирати ресурси, а з другого боку, як розподіляти ці платежі між окремими платниками. Структурою споживання родинним станом платника та іншими суб'єктивними обставинами, коли у виді податків збирати ресурси, визначаємо суму індивідуального платежу й в тій частині, де можна констатувати переродження податку в самооподаткування. З приводу теорії страхування податків, згідно з якою кожен платник сплачує податок як страхову премію за те, що держава охороняє платника майно, — Маркс свого часу зазначав, що й за такої умови до кожного окремого платника застосовується форму примусового оподаткування: „буржуазное государство, писал Маркс, в конце концов ничто иное, как взаимное страхование буржуазных классов против своих сочленов, а также против эксплуатируемых классов, страхование которых должно становиться все дороже и по внешности более самостоятельным по отношению к обществу, так как подчинение эксплуатируемых классов становится все труднее. Перемена названия ничего не меняет в условиях этого страхования. От мнимой самостоятельности, которую приписывает г. Жирарден отдельным лицам по отношению к страхованию, он сам должен сейчас же отказаться. Тот, кто слишком низко оценивает свое имущество, подлежит штрафу... Принуждение, авторитет, бюрократическое вмешательство, которые г. Жирарден хочет устранить, снова возвращается“³⁾.

З цієї Марксової цитати виходить: щоб не називати й не говорити за суть податку, все таки податок щодо окремих платників зберігає момент примусу, на що позначається податкова форма акумуляції ресурсів. При чім податком повинно зробити певну урівняльність у межах цієї таки кляси. В цьому й є суть прямого оподаткування робітників та середняцьких мас селянства. Що сільсько-господарським податком, крім цього, маємо на меті стимулювати розвиток сільського господарства, добирати найкращих способів поліпшувати агрикультуру тощо, то й водночас сільсько-господарським податком и прибутковим податком

¹⁾ Міхалевський — Политическая экономия, видання 1929 р., стор. 183.

²⁾ Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР, т. II, част. 2 видання II, стор. 199—201.

³⁾ Aus dem literarischen Nachlass. B. III. S. 438,

з робітників та службовців повинно зробити певну урівняльність в розподілі прибутків всередині даної класи, хоч соціальної групи, чого не можливо прямо дійти політикою заробітної плати та й що зрештою неможливо зробити й прибутковим податком¹⁾. Тимто в даному разі основне призначення цих податків у тому, щоб виявити індивідуальні властивості даного платника, його господарства тощо, то більш, що з погляду фіску—питома вага цих податків невеличенька: зібрано податку з робітників та службовців 1928-29 року (вкупі з місцевим податком) близько 45 міл. карб., а сільсько-господарського податку із середняків—близько 200 міл. карб.

Та зберігши податкові методи стягати платежі з окремих платників, від цього ще не міняється суть справи, як і те, що прибутки державного бюджету переважно утворюються коштом самооподаткування трудящих, додержуючи при цьому сутокласової політики щодо „социально-чуждых“ і ворожих клас. На підставі цього можна сказати, на нашу думку, що основна похибка усієї Кузовкової конструкції в тому, що податкова система має некласовий характер.

Та чи справедливо взагалі говорити про те, щоб зберегти в обставинах радянського господарства самооподаткування, як форму нагромадження ресурсів, та чи не слід порушити питання в зв'язку з реконструкцією фінансової системи про повне скасування так званих переложених податків так, щоб ці податки замінити відповідною політикою цін. Тов. Кузовков у своїй другій статті про вагу посередніх податків у господарстві перехідної доби²⁾ ставить питання навідріт, саме про широкий розвиток посередніх податків (акцизів), що перетворюються в обставинах радянського господарства у форму пропорційно-прогресивного оподаткування. Тут не розглядатимемо це питання; зазначмо, що даними про споживання горілки й тютюну в нас і в декількох чужоземних країнах не доведено слушності Кузовкових висновків. Справді Кузовков наводить осьякі цифри:

Видатки на алкоголь (1924 рік в % до усіх видатків).

У Голяндії

Прибуток у фр.	до 1800	1800—2400	2400—3600	3600—5000	5000—7500	над 7500
Вид. на алкоголь (у %)	0,28	0,61	0,90	0,71	1,21	0,67

В Швейцарії

Прибуток у фр.	до 5000	5000—6000	6000—7500	над 7500
Вид. на алкоголь (у %)	3,9	4,3	3,7	3,2

Отже ці дані ажніяк не промовляють за те, що податок на алкоголь падатиме хочби пропорційно. При цьому тов. Кузовков і сам собі суперечить, бо зазначає, що „обследование показывает, что среди семей с более крупным бюджетом почти всегда выше процент семей с большим числом членов. В то же время установлено, что при одинаковых размерах дохода рост семьи сопровождается относительным, а иногда даже и абсолютным сокращением расходов на алкоголь“ (стор. 54). Та чи не виходить з цієї фрази, що з переходом у прибутковіші групи, коли рівночасно більшають розміри сімей, треба буде менш витратити на алкоголь? Нарешті, коли взяти наші обставини, то на перший погляд дані тов. Кузовкова ніби довідні. 1925 р. процент видатків на алкоголь таки справді більшав з рівночасним більшанням суми прибутку.

¹⁾ Чит. Соколов. Теория налогов, 1929 рік.

²⁾ Проблемы экономики. 1929 рік, № 7—8.

Та можна думати, що Кузовков взяв рік не досить характерний, бо це рік, коли вперше набагато збільшено виріб хлібного вина і замість самогону. Дальшими обслідами не стверджено повною мірою Кузовкові висновки. Приміром, за даними на червень—вересень 1928 р. маємо:

	Сума міс. приб. на го- спод. в крб.	% видатків на тютюн і папіроси	На спиртні напої
Ів. Вознесенське . .	274	0,9	3,1
Урал	278	1,5	4,2
Тула	322	0,8	1,9
Донбас	349	1,0	3,1
Київ	379	1,4	1,5
Ленінград	397	1,6	2,7
Харків	415	1,7	2,0
Москва	459	1,7	3,1

Отже з наведених цифр не виходить жодної закономірності: пайка виділених витрат міняється без прямого зв'язку із змінами в розмірах прибутків, що неможливо пояснити географічними одмінами ¹⁾).

Також не цілком довідно тов. Кузовков уґрунтовує свою тезу про пропорційно-прогресивний розподіл серед робітничої кляси посередніх податків, як й інших предметів споживання.

Та суть не так в розподілі акцизів, як у структурі цін і в тому, якою мірою робленою політикою цін здійснюємо завдання організувати акумуляцію ресурсів в усупільненому господарстві відповідно до клясових завдань Радянської влади.

В даному разі треба зважити на ті успіхи, що ми їх дійшли по лінії планування і регулювання цін на сьогоднішній день. При цьому вельми важливо підкреслити, що, коли встановлюємо рівень відпускних гуртових і роздрібних цін, ми маємо на оці загально-економічні інтереси, а не вузьку комерційну задачу покрити виробничі витрати й одержати „нормальний“ зиск. Ми встановлюємо ціни й розмір зиску за іншими, загальними народньо-господарськими й соціально-політичними міркуваннями так, щоб можна було, встановлюючи ціни на окремі товари й їх категорії, додержувати клясового принципу. Коли в капіталістичних обставинах держава встановлює податок на підприємців, то це спонукає підприємців, хоч торговельних капіталістів або підвищити ціну своїх товарів на всю суму податку, або податок—це метод вилучати монопольний чи інший зиск, що його вони й без того могли б одержати; податок (так званий переложений податок) це зовнішня від держави сила, і до певної міри стає за форму державі регулювати ціни товарів. В обставинах Радянського господарства оце значення податків майже цілком відповідає; ми можемо регулювати ціни, встановлювати їх рівень незалежно від встановлених податків. Податки (акцизи, промподаток)—це лише один з цінотворчих чинників, і через те політикою цін можна краще здійснювати потрібні нам клясові задачі.

Що маємо на меті нагромаджувати й утворювати відповідний грошовий фонд, регулювати реальне значення прибутку на те, щоб збалансувати попит і подання—розмір накидки на собівартість ми встановлюємо авторитарно й незалежно від складовин роздрібної ціни (собівартість, зиск, податок, транспортні витрати тощо). В одних випадках ціна покриватиме усі цінотворчі чинники, в інших—товар провадитиметься собі на „збиток“. Отже, чи рентабельне чи нерентабельне вироб-

¹⁾ Статистика Труда, 1929 р. № 5—6; порів. німецький обслід. за 1927-28 р.—Wirtschaft und Statistik, 1929 р.

ництво товарів не це визначає рівень цін на всі товари¹⁾. Через те й не можна розглядати податок, як доконечний елемент ціни оподаткованого товару. Коли б скасувати так звані переложені податки, ціни в усіх випадках либонь не зменшились би.

Звичайно це не означає, що податок ажніяк не впливає на рівень цін: буває рух відпускних хоч ринкових цін на той чи інший товар визначається і рухом акцизних ставок. Що більш, можуть бути й деякі суперечності між податковою політикою й інтересами тої чи іншої галузі промисловості. Наприклад, можна вважати, що заради інтересів можна булоб поширити збут високого гатунку виробів, зменшивши ціни, зокрема і зменшивши акциз; але це суперечило б принципам нашої акцизної системи.

А втім, на підставі цього ажніяк неможна протиставляти промисловість бюджету, як це, засібно, робить проф. Соколов. У своїй студії на тему про реконструкцію податкової системи²⁾ проф. Соколов, на нашу думку, робить чимало хибних висновків щодо значення податку й ціни, як способів нагромаджувати бюджетні ресурси. Приміром, на його думку неможливо замінити переложені податки монопольними цінами тому, що монополіст поривається одержати щонайбільший зиск, а це, спричиняючися до встановлення ціни на рівні щонайбільшого зиску, суперечить—і на Соколову думку—політиці цін Радянського уряду. Але після чого, можна б спитати проф. Соколова, замінивши ціною податок, краще кажучи, зберігши теперішню ціну за рівночасного скасування податків (акцизів, промподатку) й відповідного збільшення зиску, має встановитися монопольна ціна, яка в проф. Соколова пов'язується з максимальним зиском, на що так відмітна капіталістична монополія? Адже ціни не зміняться, то й таки проф. Соколов визнає, що ціни встановлюються в радянських обставинах не так, як у капіталістичних. Не зрозуміло, після чого від зміни назов має змінитися система цін. Услід за тим ні до чого усі міркування проф. Соколова про те, що трудно дошукати „оптимальной цены, дающей наибольшую сумму прибыли“, яка спричиняється до нестійкості бюджету, що його повинно будувати на результатах цієї арифметичної операції, тобто, оптимальної ціни. Ми ажніяк не можемо пристати на центральне твердження проф. Соколова—про оптимальну ціну.

Ми встановлюємо ціни не в такий спосіб, ціни ми регулюємо планово й встановлюємо на тому рівні, що можна забезпечити заданий темп зростання доходу людини, розв'язати балансові проблеми та нагромадити достатні кошти на поширену репродукцію; одержані при цьому збитки на одних товарах покриваємо прибутком на інших товарах³⁾.

¹⁾ З цих таки міркувань ми заперечуємо ту незрідка висловлювану ідею, що треба встановити податок на капітал держпромисловості, як плату за наданий в користування промисловості капітал, бо цим можна спонукати промисловість краще використовувати наданий їй капітал. Та чи навряд можна таким податком дійти цієї мети: бо в директивах для промисловості майже завжди сповна враховується можливість поліпшити виробництво; з другого боку, тоді, коли промисловість не одержує того проценту, що потрібен їй сплатити податок, її збитки можна буде покрити з інших джерел, якщо визнано за доцільне й потрібне існування цього підприємства. Крім того, також не вірно, на нашу думку, трактувати податок, як плату за користування держпромисловістю державного капіталу.

²⁾ Вестник финансов. 1929, № 10.

³⁾ Цікавий приклад: „ржаной хлеб, потребляемый в большей степени группами населения с наиболее низким уровнем дохода, продается общественным сектором торговли в убыток, покрываемый за счет прибылей пшеничного хлеба. Доля убытка в цене потребителя ржаного хлеба в 1927-28 году составила 19,9%, в 1928-29 году — 28,7%, а доля прибыли в цене потребителя пшеничного хлеба составила в 1927-28 г. — 14,4%, в 1928-29 г. — 15,3%. („Контрольн. цифр. нар. хоз. на 1929-30 г.“ стор. 220). Мабуть „оптимальная цена“ дала б протилежні висновки.

Встановивши окреслений розмір „аккумуляционной накладки“, математично досить твердо базу „для бюджету“. І в кожному разі невірно протиставляти — як один з теоретичних доказів за збереження переложених податків — інтереси промисловості та фіску, як це робить проф. Соколов. За його словами „при отмене налогового метода предприятия не будут чувствовать под собою такого давления (т. е. обязательства собрать требуемую сумму без уменьшения своей прибыли), вследствие чего интересы бюджета должны будут несомненно, пострадать. Чтобы избежать этого, можно было бы, конечно возложить на ВСНХ обязанность накапливать и передавать в бюджет определенную сумму средств. Вместо взимания отдельных налогов бюджет просто предъявил бы к промышленности общее требование об уплате этой суммы. Но прежде всего такое требование со стороны бюджета являлось бы с точки зрения промышленности посторонним требованием, исходящим извне“. Але якщо цю суму залишити в промисловості, то, видимо, зникли б елементи „налогового давления“? Та в чому ж власна різниця? В одному разі — це витрачається в межах самої промисловості, тобто, того таки підприємства, треста; в другому разі, ми централізовано перерозподіляємо цю суму через бюджет. Лише в цьому, на нашу думку, й різниця; виявляти тут якість „извне“, „принуждение“, протиставляти бюджет промисловості, — це значить дуже перекручувати природу радянської економіки й її організаційну структуру.

„Нельзя — говорить проф. Соколов, в іншому місці своєї праці — ответственность за исполнение бюджета возлагать на Наркомфин, а ресурсы передавать в ведение ВСНХ“, неможна, говорить він далі, звільнити Наркомфін від того, щоб він не встановлював величину „налоговой надбавки“ на окремі товари, передавши цю справу іншим відомствам. Звичайно, треба й Наркомфінові вкупі з іншими відомствами опрацювати систему цін, але неможна знову таки протиставляти роботу різних частин державного апарату. Наркомфін має централізувати усі фінансові ресурси, опрацювати фінансовий плян, як треба ці ресурси використовувати та забезпечувати коштами народньо-господарський плян з тим, щоб здійснював політику цін інший відповідний орган. Через те теоретично невірний висновок проф. Соколова, коли він каже, що „и в дальнейшем будет сохраняться значение налога, как постороннего для промышленности фактора, воздействующего на ее методы аккумуляции средств“. Ми власне вважаємо, що тут усе треба підпорядкувати загальним потребам народного господарства та соціалістичного будівництва.

Отож всупереч твердженням проф. Соколова ми вважаємо, що в обставинах пляново регульованих цін і плянового господарства податки майже цілком втрачають значення як цінотворчий чинник. Податок стає лише за форму стягати для бюджету той „зиск“, що його одержують й одержали б і без податку — виробничі чи торговельні організації. Що „податок“ і „неподатковый прибуток“ має умовне значення в обставинах радянського господарства, це можна б ствердити осьяким прикладом: коли 1929-30 року передбачувано передати для бюджету надходження від продажу багатьох нормованих продуктів у підвищених цінах, то ці надходження занесено спершу в рубрику „косвенных налогов“ і надходження ці вважалося за спеціальний податок, аналогічний акцизам.

Згодом зріклися такого класифікаційного розподілу прибутків і надходження від продажу в підвищених цінах віднесено до „неналоговых доходов“ — саме прибутків від торгівлі й розглядається, як вилучення зиску торговельних організацій.

Але що перенесено ті такі прибутки від податкових надходжень у неподаткові, то по суті природа даного прибутку не міняється. Цей приклад ми навели лише на те, щоб підкреслити, що не має принципової одміни між переложеними податками й відрахуванням од зиску, тобто, неподатковими прибутками (одміна щодо цього є лише в приватному секторі; проте, коли раз-у-раз витискати приватника, це не має значення для принципового й теоретичного настановлення у нашому питанні). Отже ми вважаємо, що теоретично аж нічим неможна угрунтувати переложені податки в радянському господарстві, це бо є лише особна форма стягати для бюджету нагромадження усупільненого господарства. Інша річ, чи прийшов вже час і формально зріється переложених податків і перейти лише на систему неподаткових прибутків. Ми думаємо, що подальшими роками треба так вдатися до цих форм нагромаджувати бюджетні ресурси, бо за це є чимало практичних міркувань (наприклад, інтереси касового виконання бджету, розрахунки держбюджету з місцевими тощо); однак, цю систему треба якнайдуше спростити й раціоналізувати¹⁾.

Тимто, якщо ми отак принципово розв'яжемо питання про переложені податки в обставинах нашої економіки, тобто, якщо заперечуємо самостійне значення посередніх й інших переложених податків, то мусимо висновити ще одно. А саме ми висновляємо, що „податки“ в нас — це лише податок сільсько-господарський, загальноприбутковий, податок на спадщину, на надзиск та інші державні й місцеві податки, що безпосередньо вилучується з прибутків приватних господарств і приватних осіб. А цими податками, і на думку тов. Кузовкова, здійснюємо суто класову політику в оподаткуванні. Щодо робітничої класи, широкого загалу селянства й інших груп людности, то неможна говорити навіть про „самооподаткування“, ми бо пляною політикою цін перерозподіляємо прибутки між фондом нагромадження й суспільного споживання та фондом індивідуального споживання. Отже маємо поступовне замирання „переложеного податку“. Отже з цього погляду невірно твердить тов. Кузовкова, коли він заперечує класовий характер нашої податкової політики.

О. КУПЕРМАН

Машинобудівельна промисловість 1929-30 року

Розвиток машинобудівельної промисловости поточного господарського року цікавий з двох поглядів: по перше, з погляду того, як виконує ця найвідповідальніша галузь поставлені перед нею складні завдання (величезні темпи, здійснювана на ходу реконструкція, запровадження нових виробництв), і по друге, з погляду тієї корінної реорганізації всієї системи керування та підлеглости, що тепер у ній відбувається.

Ця стаття висвітлює роботу машинобудівництва за перші п'ять місяців року, а разом з тим змальовує й основні контури нової організаційної побудови даної галузі.

Надто важлива роля машинобудівництва в справі індустріялізації Союзу обмовила те, що промфінплан на 1929-30 р. має характер, видатний навіть в обставинах бурхливого розгортання радянської промисловости. По найважливіших розділах пляну завдано такі темпи (по союзних трестах):

¹⁾ Див. про це статтю Постнікова й Мікеладзе у „Вестн. Финанс.“ 1929 р. № 9; проф. Соколова й Гордеева там таки, № 10, Соколова там таки, № 11 та інші статті.

У % % до 1928 - 29 р.

Випуск огульної продукції	155,3
Число робітників	114,7
Виробіток на 1 робітника	135,0
Заробітна плата	108,0
Зниження собівартости	86,5

Розмір капітальних затрат затверджено на суму понад 800 млн. крб. Ясна річ, для того, щоб досягти таких темпів, потрібне максимальне напруження всього апарату й максимальне використання всіх виробничих та організаційних ресурсів.

У перші місяці, однак, таких зусиль не було; заводи не взяли потрібного темпу, а трести „розкачувались“, засвоювали програму поволі. Поруч із цим позначалась певна реакція після інтенсивної роботи в вересні місяці, коли надолужували (і надолужували успішно) прогріхи в виконанні програми 1928 - 29 р. Крім цих факторів, суб'єктивного порядку, був фактор і об'єктивний. Річ у тім, що в вересні місяці активізовано великі запаси напівфабрикатів і багато заводів вийшло на новий операційний рік, мавши велику недостачу цих напівфабрикатів, і ту недостачу треба було негайно поповнити.

Наслідком цього всього жовтень і листопад місяці дали явно незадовільні результати з випуском. При тому, по окремих заводах (наприклад, зав. ім. Свердлова в Ленінграді) програму зовсім зірвано. Це все й примусило Головшмашбуд вдатися до рішучих заходів, щоб досягти перелому в роботі. Цей перелім позначився вже в грудні, з деякими коливаннями був у січні і остаточно визначився у місяці лютому. Нижчеподана табличка ілюструє цю динаміку:

	Загальний випуск у % % до річн. програми	Приріст у % % до річної про- грами
X	6,7	6,7
X-XI	12,9	6,2
X-XII	21,2	8,3
X-I	29,0	7,8
X-II	37,0	8,0

Усього за період жовтень — лютий трести созного машинобудівництва дали огульної продукції на суму 291,5 млн. крб., що становить 37% річного пляну. По окремих трестах цей випуск такий:

Огульна продукція у тис. крб. в цінах 1926-27 р.
(рахуючи й незакінчене виробництво)

Т р е с т и	Випуск у крб.	У % % до річної програми	У % % до 1927-28 р.
ГОМЗИ	109.837	36,9	168,0
Ленінмаштрест	69.999	37,4	186,0
ПМТ	51.737	40,5	123,0
Машинбуд	11.761	34,9	199,0
Держшвеймашина	20.505	32,3	124,0
Варстатотрест	5.804	32,6	—
Краматорський	16.357	38,4	147,0
Електросталь	5.597	42,0	152,0
Разом	291.597	37,0	156,0

З таблиці видно, що найменше виконали плян Варстатотрест і Держшвеймашина. Обидва українські трести — ПМТ і Краматорський ідуть вище від середнього рівня. Досягнутий, пересічно по 8 трестах, рівень у 37% річної програми треба визнати за задовільний, бо в машинобудівництві умови виробництва такі, що друге півріччя завжди дає випуск більший, ніж перше півріччя. Цікаво відзначити, що минулого року за відповідний період року виконано приблизно такий же % річної програми. Даючи оцінку темпові зростання машинобудівництва, треба мати на увазі, що до програми включено й численні нові виробництва. До таких належить: трактори, потужні двигуни, трієри, хлібомашини, шкірмашини, склівні машини, підіймальні й транспортні споруди тощо.

Коли подивимось, як виконано плян по найважливіших виробництвах, то можна констатувати чимале відставання з тракторами та двигунами й добрі показники з казанами та великовантажними вагонами.

Назва виробів	Фактичний випуск за 5 місяців	% річного завдання
Паротяги	332	32,1
Трактори	2363	22,2
Вагони великовантажні	1835	38,5
„ 20 тонн	1494	30,6
Казанобудівн. (т. кв. м.)	46148	42,1
Двигуни — (к. с.)	28630	27,7
Турб. парові (кв.)	43200	23,3

Таке в основних рисах маємо становище з кількісним виконанням пляну. Далеко вже не така сприятлива картина в частині якісних показників. Тут повною мірою позначились усі дефекти внутрішнього порядку й усі зовнішні труднощі.

Характеризуючи суму цих факторів, треба відзначити таке. Передусім позначається недостатня організаційна чіткість і недостатня плянова дисципліна. Пляни до цехів доведено здебільшого тільки в другому кварталі, та й то лише після настирливих домагань комісій ВРНГ. Міжцехове плянування всюди стоїть на дуже низькому рівні. Тут досить згадати те, що спостерегла комісія на Коломенському заводі, а саме, що програму паротягобудівництва (за 4 місяці) виконано з тонажем на 130%, а з комплектністю тільки на 60%.

Далі, кординальну вагу мають справи праці: мала інтенсивність праці, незадовільний перегляд норм, прогули, простої, використання кваліфікованої робсили не за призначенням, а техперсоналу — більше по заводських канцеляріях, ніж на виробництвах, текучість виробничого та інженерського складу і т. інш. Далі ми ще вернемось до цих справ, а покищо відзначимо, що в царині використання праці є ще величезні можливості для того, щоб поліпшити виробничий процес.

Слід також згадати про не досить ощадне витрачання матеріалів та палива й про неповне й не завжди раціональне використання устаткування — цим і можна закінчити перелік основних „суб'єктивних причин недовиконання якісних завдань.

До об'єктивних причин треба залічити недопостачання матеріалів, погану якість їх і немірність матеріалів, зношеність устаткування, запізнення з рисунками, брак техперсоналу та досвідчених робітників і де які інші ще причини. Такий оце сухий перелік усіляких моментів, що складаючи впливали на виробництво й спричинились до значного невиконання в звітному періоді пляну в його якісній частині.

Беручись до характеристики якісних показників, треба передусім спинитися на чисельності робочої сили.

Пересічне число робітників (без М. О. П.)
за 5 місяців 1929-30 р.

Т р е с т и	Число люд.	% до річн. програми	%% до попередн. року
ГОМЗИ	55.453	101,5	108,7
Ленінмаштрест	25.168	96,1	118,5
ПМТ	20.965	97,0	121,8
Млинбуд	4.253	94,5	125,0
Держшвеймашина . . .	6.552	101,1	111,6
Варстатотрест	3.425	97,8	118,7
Краматорський	7.126	96,8	108,0
Електросталь	1.109	97,3	138,6
Р а з о м	124.051	98,5	113,0

Отже перевищили план тільки два трести—Гомзи і Держшвеймашина. Щодо Гомзи, то це перевищення можна пояснити тим, що в місяці лютому набрано багато робітників на „Судоверфі“ для того, щоб закінчити будівництва підводної частини суден ще до того, як поламає кригу на річках. Крім того, позначилась також і мобілізація великого числа робітників (у Гомзи наприк. 1850 душ) на громадські роботи, тим часом як вони числяться у списках. Треба при цьому зазначити, що мобілізують здебільшого кваліфікованих робітників, через що їхній відхід так і позначається на стані трудової дисципліни й на продуктивності праці.

Продуктивність праці зросла за звітний період на 22,1% проти пересічного річного рівня минулого року. Такий зріст треба визнати за дуже великий, він доводить, що у машинобудівельній промисловості енергійно провадять раціоналізаційну й організаційну роботу. Проте, щоб виконати план поточного року, потрібні ще більші досягнення; за 5 місяців плану продуктивності праці виконано лише на 90,3%.

Пересічно місячн. виробіток на 1 вироб.
робітника (у карб.)

Т р е с т и	У карб.	% до річн. плану	%% до 1928-29 р.
ГОМЗИ	396.1	90,0	126,8
Ленінмаштрест	556.2	94,5	120,0
ПМТ	494.8	98,3	129,8
Млинбуд	553.0	92,0	128,0
Держшвеймашина . . .	626.0	75,2	98,7
Варстатотрест	339.1	73,5	104,8
Краматорський	459.7	95,2	120,0
Електросталь	1009.1	99,1	111,6
Р а з о м	520,3	90,3	122,1

У цій таблиці впадає в око передусім дуже мізерний результат у Держшвеймашини: тут продукційність праці стоїть на нижчому рівні, ніж це було минулого року. Трохи краще, ніж минулого року, але всеж таки маючи той же відсоток недовиконання плану, йде Варстатотрест. Найбільше наблизились до планових завдань Електросталь і ПМТ.

Спеціальні комісії ВРНГ, що обслідували в січні місяці машинобудівельні заводи, одностайно роблять той висновок, що для збільшення продукційности праці є великі ресурси і полягають вони в поліпшенні організації праці та в збільшенні інтенсивности праці. Спостереження показали, що на багатьох заводах стало звичним явищем, що роботу й починають і кінчають несвоєчасно, при чому на це досить часто гається близько години часу. Трудова дисципліна хоч і покращала, проте ще не стоїть на належній височині: ще буває так, що без діла ходять по цехах, кидають роботу на деякий час і таке інш. З прогулами, в результаті енергійної кампанії, дійдено певного поліпшення, але по деяких трестах зареєстровано останнім часом погіршення. Поруч з цим маємо дуже великий відсоток невиходів через хворобу. Щоб схарактеризувати невиходи, досить узяти дані за один місяць.

Використання робочого часу

Трести	Л ю т и й				
	Усі невиходи	В тім числі:			% проти січ- ня (всі не- виходи)
		Через хво- робу	З важлив. причин.	З неважл. причин.	
Гомзи	8.5	4.7	0.6	0.5	+ 9.5
Ленінмаштрест	8.68	4.28	0.41	1.28	+ 9.3
Млинбуд	7.1	3.8	0.6	0.7	— 9.0
Держшвеймаш.	9.82	4.8	0.25	0.48	+ 22.1
Варстатотрест	8.52	5.02	0.74	1.7	+ 9.0
Краматорський	5.57	3.32	0.27	0.50	— 36.0
Електросталь	8.54	4.78	0.97	0.19	— 21.0

У лютому по багатьох трестах невиходів проти січня побільшало; а тим часом січень теж дав часткове погіршення проти грудня. Отже перед громадськими організаціями стоїть ще серйозне завдання поглибити й закріпити результати боротьби з неприбуттям на роботу. Та все ж проти 1928-29 року прогулів поменшало, приблизно на $\frac{1}{4}$ (з 1% до 0.75%).

Крім трудової дисципліни, для підвищення продукційности праці треба ще врегулювати й ряд справ організаційно-виробничого характеру. Напр., на більшості заводів дуже зле стоїть справа з поданням матеріялів; потім, робітник, закінчивши доручену йому роботу, прогає деякий час без роботи, доки дістане від майстра нове завдання і т. д.¹⁾

¹⁾ З приводу цього досить поширеного дефекту слід відзначити й цікавий почин заводу „Двигатель революції“, де робітник за дві години до закінчення своєї роботи має пустити марку в спеціальну скриньку й цим попередити майстра, щоб той заздалегідь підготував нову роботу.

Якщо інженерно-технічний персонал виявить досить ініціативи і поруч з цим у робітничій масі високо стоятиме свідомість, то річне завдання в частині продукційности праці буде здійснене.

Кінчаючи характеризувати справу праці, треба спинитися на рухові заробітної плати. Тут маємо, що виробіток на одного робітника збільшився на 22,1%, а заробітна плата зросла на 4,6% (проти річн. ліміту в 7,8%). Отже річний ліміт виконано на 96,6%. Слід відзначити, що жоден трест не перевищив плянових накреслень; це видно з таких даних:

Т р е с т и	Плян на 1929-30 р.	Факт. за 4 міс.	% до пляну	% до попер. року
Гомзи	94,3	91,8	97,7	104,4
Ленінмаштрест . .	130,4	126,0	97,3	104,3
ПТМ	101,6	98,8	97,1	101,4
Млинбуд	88,0	82,0	93,1	101,1
Держшвеймаш. . .	105,8	100,7	95,1	95,2
Варстатотрест . . .	108,1	99,1	91,8	98,5
Краматорський . .	90,3	85,1	94,3	102,4
Електросталь . . .	131,2	128,0	99,2	102,3
Р а з о м	103,9	100,5	96,6	104,6

Бачимо, що зарплата зростає, але вона зростає повільно й тому співвідношення між зростанням зарплати та продукційности праці зовсім не відповідає пляновим накресленням.

Досі ми аналізували діяльність промисловости в трестівському розрізі. Але логіка господарського розвитку невідступно вимагає того, щоб спостерегати кожен завод окремо. До останнього часу кон'юнктура звітність була в такому стані, що не давала можливости висвітлювати роботу кожної господарської одиниці. Але зараз таку можливість уже маємо.

Подана нижче таблиця має в собі вельми цікаві дані, які обіймають усі заводи союзного машинобудівництва. (див. табл. на 94 стр.)

Різноманітність результатів, досягнутих різними заводами, дуже значуща. Поруч із такими заводами, як Металевий, Лутугинський, Невський, Інструментальн., де продукція за 5 місяців перевищила 40% річної програми, маємо заводи з величезним відставанням, от як Рус. Дизель, Торецький, Черв. Пролетарій, Подільський і інш.

Навряд чи можна пояснити таку різноманітність тільки різністю виробничого стану. Нема сумніву, що велику ролю тут відіграють і організаційні моменти, розвиток ударництва, енергія адміністрації й застосування виробничої маси.

У наведеній таблиці спадає на око графа, що показує збільшення випуску проти попереднього року. Плян хоч і недовиконано, проте збільшення проти 1928-29 року надзвичайно велике.

Переходячи до характеристики інших кон'юнктурних факторів, зупинимось насамперед на постачанні.

Заводи	Огульна продукція за 5 міс. ¹⁾			Заводн	Огульна продукція за 5 міс. ¹⁾		
	У тис. карб.	% до річн. плану	% до відпов. періоду мин. року		У тис. карб.	% до річн. плану	% до відпов. періоду мин. року
Гомзи				П. М. Т.			
Сормове	26.835	34,2	132,9	Луганський	13.377	40,4	128,3
Коломенськ.	14.011	34,2	130,6	Харківський	14.696	37,5	159,8
Черв. Профінтерн	29.400	39,0	172,2	Торецький	7.452	28,3	115,5
Митищенськ.	4.631	35,5	155,8	Лутугинський	1.083	45,3	154,5
Тверський	9.018	33,7	156,8	Т. Інструмент.	5.997	32,1	168,5
Судномостов.	3.908	39,7	159,9	Таг. Казанової	3.141	38,3	153,0
Москов. Гальмовий	2.621	33,8	185,8	Млинбуд			
Яросл. Гальмовий	1.773	26,4	179,8	Зав. № 1.	460	34,7	119,0
Інструмент.	1.359	43,5	191,9	„ № 3.	1.659	34,3	108,0
Виксунський	7.519	44,0	130,6	„ № 4.	1.014	36,7	138,0
Кулебацький	7.764	45,5	131,8	„ № 5.	1.229	28,7	238,0
Першомайський	980	41,4	116,3	„ № 6.	1.535	35,7	144,2
Ленінмаштрест				„ № 7.	1.860	35,6	156,3
Черв. Путилов.	26.077	30,4	192,9	„ № 8.	3.917	35,8	900,0
Метал. зав.	10.465	41,4	205,0	Варстатотрест			
Чевський зав.	6.693	43,7	213,5	Червон. Пролетар.	1.929,6	92,2	—
К. Маркса	6.311	37,6	212,0	Ім. Свердлова	1.240,2	34,2	—
Руськ. Дизель	2.297	27,2	111,8	Двигун Революції	2.634,0	34,7	—
Економайзер	1.095	44,9	169,8	Держшвеймаш.	20.505	30,0	184,8
Ім. Енгельса	1.983	29,5	188,7	Краматорський	15.857	36,4	140,3
Пневматика	1.214	25,0	149,3	Електросталь	5.596,5	37,4	152,9
К. Лібкнехта	1.858	32,4	—				

Загальний стан постачання й досі ще незадовільний. Хоча за окремими відомостями справа й починає немов би трохи кращати (напр. по ПМТ.: поліпшилось постачання кулькопідшипників, кольорових металів, за винятком високосортного бабіту, а мартену за винятком № 2.217 і 2.313, однак протягом усього місяця лютого маємо велике недопостачання металю, лісу й інших матеріалів. Приміром, по ПМТ на зав. „О. Р.“ із занаряжених на лютий 3.078 тонн надійшло тільки 303. На зав. ім. Чубаря, де в січні чавуну зовсім не підходило, у звітному місяці через те цілком витрачено запаси заводу, в тому й запаси фосфористого чавуну і брак його покривають імпортовим феростопом. Теж саме маємо й по інших заводах ПМТ: на зав. ім. Ворошилова, ім. Смірнова, Комінтерну і Таг. Інструментальному, де через брак металю були труднощі з виконанням ударного завдання виготовити запасні тракторні частини.

Незадовільне постачання Млинбуду (де однак теж маємо деяке загальне поліпшення постачання) вплинуло минулого місяця на випуск продукції і саме через те, що недоодержано: труб Перкінса для хлібопечей з Іжорського заводу та заводу ім. Леніна (Південсталь), пружин до двигунів (зав. Цитроен), колінчастих валів (Гомзи), сортового заліза тощо.

Аналогічну незадовільність постачання маємо й по інших трестах. При цьому, по заводах Гомзи відчувається крім того скрута з постачанням і паливного матеріалу (ливарного коксу, мазуту). Тут варта

¹⁾ Про заводи Гомзи та Варстатотресту відомості подано з незакінчен. виробництвом, а про інші — без нього.

уваги резолюція з'їзду виробничників від 8—15-ІІ ц. р. при Управі Гомзи, де перспективи ІІ півріччя 1929-30 року поставлено безпосередньо в залежність від стану постачання: „виробничі програми 1929-30 року реально здійсненні, але потрібне надзвичайно чітке, своєчасне й повне постачання металю, лісу і інш. матеріалів“.

У всякому разі ще не маємо потрібних змін у напруженому загальному стані постачання.

Щодо капітального будівництва, то подаємо дані, що висвітлюють стан капітальних робіт за січень і за 4 місяці 1929-30 року.

	Річний план (1.000 крб.)				За звітами на 1-ІІ 1930 р.					
	Загальн. обсяг у тис. крб.	В тім числі:			Виконано		% викон.	В тім числі:		Кап. ремонт
		Реконстр. і розшир.	Капіт. ре- монт	Житлобуд.	Січень	Разом		Буд. нов. завоз.	Реконстр. і розшир.	
Гомзи	30.250	25.400	2.000	2.850	973	7.494	24,7	1.842	4.744	908
Ленмаш.	29.000	26.900	1.400	700	1.405	5.414	18,6	3.042	1.928	444
ПМТ ¹⁾	13.700	10.860	1.200	1.640	850	3.534	25,7	314	2.743	417
Краматор.	11.045	8.245	1.200	1.600	537	2.788	25,2	163	2.325	300
Електр.	6.550	5.750	100	700	200	1.055	16,1	—	1.043	12
Держшвеймаш.	5 600	3.900	500	1.200	318	1.309	23,3	57	1.165	147
Млинбуд.	2.500	2.100	100	300	69	300	12,0	—	243	57
Варстатотрест	4.500	3.815	470	215	185	740	16,4	—	642	98
Разом	103.145	86.970	69.700	8.205	4.537	22.634	21,9	5.418	14.833	2.383

Основні хиби, що заважають як слід розгорнути будівництво, такі: по *Ленінмаштресту*: не вистачає цементу, не прийшла з Америки решта устаткування й варстатів для випуску тракторів, *Центроліт* затримав проекти до турбін майстерень „Черв. Путиловця“.

По *Краматорському*: не одержано аркушевого заліза, рейок, імпортового устаткування для монтажних майстерень, немає вазового транспорту.

По *Електросталі*: не вистачає теслярів, не вистачає толю, водогінних труб та частин до них, вареної олії й віконного приладдя.

По *Держшвеймашині*: через відсутність твердих контингентів затримується одержання заліза балкового, труб водогінних та каналізаційних і будівельних матеріалів.

По *Млинбуду*: затримується надходження внутрішнього устаткування (через довгі строки, що призначили постачальники).

По *Станкотресту*: не вистачає москательних і лісових матеріалів, кабелю для електропроведення, бракує техперсоналу, труднощі з земляними роботами через морози.

Ми докладно перелічили оці причини для того, щоб схарактеризувати ті різноманітні перешкоди, що повстають у процесі будівельної роботи. Однак, той факт, що план капітальних робіт виконано на 21,9%, не може викликати побоювань, бо минулий період у будівництві не міг дати більших результатів.

З усього вищезазначеного стають ясні ті причини, що обумовили результати з останнім розглянутим нами й найважливішим показником—собівартістю.

¹⁾ Відомостей про ПМТ немає, тому подані тут дані в орієнтовні.

Промфінплан намічає зниження собівартості у машинобудівництві на 13,5%; фактичне зниження за перші 4 місяці становить — 7,8%.

Зниження заводської собівартості за жовтень—січень 1929—1930 року

Трести	% зниження собівартості	
	За планом на рік	Фактично за 4 місяці
Гомзи	13,0	6,8
ПМТ	13,8	8,3
Млинбуд	14,0	8,48
Держшвеймаш	13,0	4,85
Краматорський	12,0	12,4
Варстатотрест	13,0	4,6
Електросталь	15,0	4,78
Пересічно	13,2	7,8

Як видно з таблиці, плянове завдання далеко ще не виконане, причому найбільше відставання маємо по трестах: Держшвеймашина, Варстатотрест і Електросталь. Щодо Електросталі, то наведений відсоток треба пояснити. Річ бо в тім, що поточного року завод працює на імпортових феростопах, а тим часом вони подорожчали, отже коли елімінувати це подорожчання, то відсоток зниження по тресту зменшиться до 92%.

Розгляньмо докладніше динаміку собівартості по українських трестах. ПМТ виконував завдання у I кварталі так:

Відсоток зниження заводської собівартості

Заводи	1928-29 р.	За планом		Фактич. в I кв.
		1929-30 р.	I кв.	
ХПЗ	10,65	12,3	10,46	8,29
Луганський	2,35	12,4	10,0	6,1
Торецький	3,92	12,6	8,6	3,8
Лутугинський	8,80	12,4	—	2,8
Таг. Інструмент.	12,23	19,2	—	14,52
Таг. Казан.	11,06	14,7	9,4	10,0
Разом	6,9	13,8	—	7,9

У цій таблиці спадають на око результати у Торецького і Лутугинського заводів — вони дуже несприятливі, а, з другого боку, у Таг. Інструмент. заводу, де завдання перевиконано.

На Торецькому заводі деякі види продукції подорожчали (стрілки типу П-а, хрестовина цільно — лита); причини цього: збільшилась витрата матеріалів, частково зросли ціни на матеріали, до деякої міри збільшився брак (остаточний брак по заводу становив у I кв. 2,16% проти 1,7% в 1928-29 р.). Брак збільшився головню через недоброякісність матеріалів, а також через відсутність контролю над новою малокваліфікованою робсилою. Через великий брак маємо незадовільні результати

й по Лутугинському заводу. Тут брак дійшов 7,26% від загального випуску. Причини браку: — нестача досвідчених ливарників, організаційні неполадки і перебої в постачанні.

Про дійсне поліпшення в технологічних процесах найкраще говорять результати зниження норм витрати сировини та матеріалів на одиницю продукції. Тому будуть цікаві подані нижче відомості, що висвітлюють цю справу для ряду заводів України й РСФРР.

Норми витрати основних видів сировини та матеріалів на одиницю основної продукції:

Вироби	Витрачений матеріал	Витрачено на 1 тону годящого		% змін	Примітка
		1928-29 р.	У I кв. 1929-30 р.		
I. Краматор. зав.					
Чавун перероб	Руда	1.561	1.480	94,81	За грудень
„ ливарний	„	1.576	1.545	98,03	„ „
Гематит	„	1.588	1.570	98,87	„ „
II. Харків. завод ім. Комінтерна					
Виливаниця март. пересічно від шихти	Чавун свіж. і лом. чавун та заліз.	1.147	1.118	94,47	За I кварт.
III. Луганськ. зав. ім. Жовтн. Революції					
Виливаниця мартен. пересічно від шихти	Чавун свіж. і лом. чав. та заліз.	1.164	1.118	96,05	„ „
Залізо казанове	Виливаниця	1.999	1.987	99,40	„ „
Залізо дрібно-сортове торг. і якісн. вилив					
ЛПЗ	„	1.122	1.112	99,11	„ „
ЛПЗ інш. завод.	„	1.133	1.110	97,97	„ „
IV. Торецьк. зав.					
Виливаниця март. пересічно від шихти	Чавун свіж. і лом. чав. та заліз.	1.131	1.134	100,27	„ „
V. Митищенський зав.					
Виковок пересічно по всіх перероб.	Залізо, сталь загот.	1.209	1.168	96,61	„ „
Ресори	Сталь рес., дріт. заліз.	1.123	1.137	101,25	„ „
Мідне литво-армат	Кольор. метал.	1.370	1.366	99,71	„ „
VI. З-д „Черв. Сор- мово“					
Мартен. виливаниця . . .	Сталь д/диск. кіл.	95 крб. 28 к.	96 крб. 43 к.	101 крб. 21 к.	За 4 міс.
„ „ . . .	Виливаниця хромон.	163—23	174—02	106—61	„ „
„ „ . . .	Загального переробу	91—40	95—02	103—96	„ „

Як видно з таблиці, на більшості виробів маємо безперечні досягнення в нормах витрати матеріалів. Проте, треба констатувати, що в наслідок вищезазначених організаційних перебоїв у минулі місяці, раціоналізація технологічного процесу проходила недосить інтенсивно; у другому півріччі тут слід сподіватися далеко швидкого темпу.

Для того, щоб ясно уявити порівняльний рівень собівартості на різних заводах, треба проаналізувати калькуляції однорідної продукції на декількох заводах.

За об'єкт для такого зіставлення візьмімо один з найбільших виробів — паротяг.

Собівартість паротягу сер. „Э“ 0 — 5 з тендером у I кварт. 1929-30 р. на різних заводах Об'єднання і витрати, що складають собівартість:

Заводи	Витрачено на					Зав. собівартість	
	Матеріал	Вироб. зарплата	Цехов. витрати	Загальнозав. витрати	Інші витрати	Абсол.	у % до 1928-29 р.
Коломенський							
Сума в карб.	51.122	9.827	18.328	6.506	412	86.197	98,2
Питома вага	0,593	0,114	0,213	0,075	0,005	1000	—
Черв. Профінтерн							
Сума в карб.	50.184	11.032	17.120	7.660	1.740	87.736	96,5
Питома вага	0,572	0,126	0,195	0,087	0,020	1000	—
Черв. Сормове							
Сума в карб.	47.099	10.866	18.247	4.683	782	81.667	93,2
Питома вага	0,577	0,133	0,223	0,057	0,010	1000	—
Луганськ. зав. ОР							
Сума в карб.	42.482	11.602	23.266	—	19.199	79.269	97,27
Питома вага	0,536	0,146	0,294	—	0,024	1000	—
Харків. зав.							
Сума в карб.	44.454	7.545	16.982	—	1.015	69.995	94,07
Питома вага	0,635	0,108	0,243	—	0,014	1000	—

Фабрично-заводська собівартість паротягу становить від 69,9 т. карб. на ХПЗ до 87,7 т. карб. на зав. Черв. Профінтерн, де, маємо коливання в межах 26%. Особливо характерні дані, що стосуються окремих статтів калькуляції. Затрати статті матеріалів становлять від 42,4 т. карб. (Луганський зав.) до 51,1 т. карб. (Коломенський), натомість стаття витрат на працю у Луганського заводу найдорогша — 11,6 т. карб., тим часом як на близькому до нього ХПЗ ці витрати на половину менші — 7,5 т. карб. Ці дані говорять за те, наскільки вже наспіла справа обміну досвідом між заводами.

Кінчаючи цим огляд роботи машинобудівельної промисловости, спінімось ще на справі реорганізації цієї галузі.

На початок 1930 р. припадає організація Всесоюзного Машинооб'єднання. Крім цього об'єднання утворено й три інших об'єднання: суднобудівельне, сільсько-госп. і автотракторне — із складу колишнього Голоvmашбуди. Основні настановлення нової організаційної структури

полягають у тім, щоб спеціалізувати заводи, кооперувати їх між собою, концентрувати виробництво й запровадити новітні досягнення науки й техніки.

Та незабаром після того, як організувалось Машинооб'єднання, виявилось, що й у теперішньому своєму вигляді воно має недосить спеціалізований характер, і в березні місяці з його складу були вилучені три нових об'єднання: річкового суднобудівництва, варстатобудівництва й казаново-турбінове.

У віданні Машинооб'єднання (згідно з схемою, передбаченою в директиві ЦК ВКП(б) від 5-XII 1929 р. про реорганізацію промисловости, Машинооб'єднання являє собою об'єднання типу „Б“) мають перебувати такі трести: паротяго-дизельний, вагонний, текст. машинобудівництво, гірнично-металургійного устаткування, масового складного машинобудівництва, нафтового та свердлового устаткування, оптико-механічний, інструментальний, устаткування для переробки с.-г. сировини, хемічного машинобудівництва. Треба зазначити, що ряд великих заводів недавно вилучено із складу трестів і підпорядковано безпосередньо Об'єднанню.

До складу Машинооб'єднання належать також Держметр, трест „Тепло й сила“ і Акц. Т-во „Оргаметал“. Зпоміж будівництв передається Луганбуд, Підшипникобуд., Уралмашбуд, Варстатобуд, Інструментобуд.

Потім того, до об'єднання прилучено Всесоюзний Машинотехнічний Синдикат з його конторами „Транстехконтора“ і „Ремонтмашина“, що перебувають на госпрозрахунку. Організовано ще одну госпрозрахункову організацію „Проектмашина“. У віданні Машинооб'єднання перебуває також і Діпромаш.

Оце такий в основних рисах склад нового Об'єднання, що має здійснити надзвичайно складні й важкі завдання п'ятирічного плану машинобудівництва.

М. ОСТРОВСЬКИЙ

Робітнича кооперація та як обслуговується споживача

Що темп індустріялізації країни вельми великий, поліпшується матеріальний добробут трудящого загалу, зростають культурно-побутові потреби трудящої людности, то й не дивно, що робітнича кооперація має розв'язати вельми важливу проблему поліпшити обслуговування споживача. Останнім часом спостережені черги при магазинах, особливо в районах Донбасу, дуже дорого коштують людності. Тим то час й енергія, що її витрачають споживачі в чергах, коли інтенсивно зростає наше господарство, ущільнюється бюджет робітного часу й більшає пересічний заробіток—доходять декількох десятків мільйонів крб.

На превеликий жаль ще дотепер робітники кооперації не збагнули усієї ваги згаданого, не вжили настирливих і запобіжних заходів позбутися цього ненормального явища. Дотепер, на першому плані були задачі кількісного зростання та дійти вирішального впливу на ринку, й на питання якості не досить зважали; і що кількісну задачу посутно кооперація вже розв'язала, ми маємо право вимагати, щоб кооперація щільно взялася розв'язати й підвищити якісні показники.

Якими ж способами й формами треба позбутися хиб кооперації по лінії техніки торгівлі, а також яких методів треба добрати, щоб краще обслуговувати споживача—усе це вичерпно викладено в постанові РПО від 27-VIII 1929 р. і це конкретизував Центросоюз у формі мінімуму раціоналізаторських заходів (рацмінімум).