

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 656.23.03

Ф.И. Хусаинов,

к.э.н., доцент Кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), associate professor at the Chair of Economics, finance and management in transport of the Russian Open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT)

Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917-1939 гг¹

В статье рассмотрена эволюция системы железнодорожных тарифов в России после Октябрьской революции 1917 г., а также в СССР в период НЭПа и в период индустриализации 1930-х годов. Приведены данные о себестоимости и рентабельности перевозок различных грузов.

железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, регулирование тарифов, история железных дорог, новая экономическая политика, индустриализация

The railway tariffs in Russia and in the USSR in 1917-1939

The article describes the evolution of railway tariffs in Russia after the October Revolution of 1917, and in the USSR in the NEP period and in the period of industrialization of the 1930s. The data on the costs and profitability of transportation of various cargoes are given.

railway transport, railway tariffs, tariff regulation, the history of railways, new economic policy, industrialization

¹ Настоящая статья является продолжением статьи «Железнодорожные тарифы в России на пороге XIX-XX вв.», опубликованной в № 7 БТИ за 2014 год.

Революция 1917 г. привела к радикальному изменению многих элементов экономической жизни России. Но в вопросах тарифообразования (если не считать эксперимента с бесплатными перевозками с января по август 1921 г.) революционных изменений было гораздо меньше. Точнее говоря, в этой сфере постоянно происходила борьба между попытками радикальных изменений и периодическими возвращениями к отдельным элементам дореволюционной тарифной практики.

Железнодорожные тарифы после Октябрьской революции 1917 г.

После прихода к власти большевиков были национализированы крупные капиталистические предприятия, в том числе, почти все частные железные дороги.

Введение, изменение и отмена тарифов стали прерогативой Совета народных комиссаров Российской советской федеративной социалистической республики (далее – Совнарком РСФСР, СНК), а непосредственное управление тарифами осуществлялось народным комиссариатом финансов (Наркомфин) и подчинёнными ему тарифными учреждениями. Некоторое время сохранялось действие применявшейся до 1917 г. системы тарифов с периодической их индексацией в соответствии с уровнем инфляции.

Для тех частных железных дорог, которые не были национализированы декретом СНК от 20 апреля 1918 г., был сохранён действовавший ранее режим, когда государством устанавливались только предельные (максимальные) тарифные ставки. По данным, которые приводит крупнейший отечественный специалист в области железнодорожных тарифов А.В. Крейнин, эти ставки были проиндексированы в соответствии с инфляцией с коэффициентом 1,5 по отношению к тарифам, действовавшим до 18 ноября 1917 г. [1]

Декретом СНК от 5 января 1920 г. руководство всем тарифным делом было передано из Наркомфина в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), при котором была образована специальная Тарифная комиссия, состоявшая из представителей народ-

ных комиссариатов путей сообщения, продовольствия, финансов и представителей Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ). Эта комиссия проработала меньше года – до 31 декабря 1920 г.

В это время тарифная система была чрезвычайно сложной. Первоначальная относительно простая система «обросла», как риф кораллами, более чем сотней классов дифференциальных схем общих тарифов для различных категорий грузов и сотнями исключительных и льготных тарифов.

Бесплатные тарифы времён «военного коммунизма»

Так как товарно-денежные отношения в первые годы советской власти рассматривались теоретиками большевизма как пережитки капиталистического прошлого, то в этот период в стране проводилась политика, получившая название «военного коммунизма». 4 декабря 1920 г. В.И. Ленин подписывает Декрет СНК «О бесплатном отпуске населению предметов широкого потребления», 23 декабря 1920 г., – декрет СНК «Об отмене денежных расчётов за пользование почтой, телеграфом, телефоном и радио-телеграфом», а 27 января 1921 г., – декрет СНК «Об отмене платы за жилые помещения, водопровод, электричество и общественные бани».

Не остался в стороне от указанных процессов и железнодорожный транспорт. С 1 января 1921 г. плата за перевозки грузов по железным дорогам была полностью отменена, то есть, перевозки стали осуществляться бесплатно. Финансирование железных дорог проводилось за счет бюджетных ассигнований по сметам. Как писал впоследствии в своей книге «Экономика транспорта» (1930) известный учёный, специалист по тарифам К.Я. Загорский, такая практика «оказала деморализующее влияние на главных отправителей, приведшее к понижению рациональности использования перевозочных средств и бережного отношения к транспорту, стимулировала встречные перевозки одних и тех же грузов, простое вагонов, нереальные заявки, кружные перевозки» (цит. по [2]), а также возрастание объёмов дви-

жения и ухудшение использования подвижного состава.

Возвращение платности тарифов

С апреля 1921 г. НКПС возглавил Ф.Э. Дзержинский, который сам не был железнодорожником, но в качестве советников активно привлекал «белогвардейских спецов» то есть, авторитетных специалистов-транспортников с дореволюционным железнодорожным образованием и опытом работы в отрасли. В том числе, С.В. Земблинова, Ю.В. Ломоносова, В.Н. Образцова и даже бывшего министра путей сообщения Временного правительства проф. А.В. Ливеровского, а также бывшего владельца Московско-Рязанской железной дороги Н.К. фон-Мекка. В результате вместо начавшихся было радикальных изменений, была сформирована управленческая модель, в основе которой, как отмечал историк А.С. Сенин, лежал «преимущественно опыт дореволюционного управления отраслью» [3].

В связи с этим, а так же отказом от политики военного коммунизма, переходом советского государства к Новой экономической политике (НЭП) и развитием различных форм хозрасчёта, в соответствии с подписанным В.И. Лениным Декретом СНК от 9 июля 1921 г «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям», с 15 августа 1921 г. была постепенно (в несколько этапов) восстановлена платность перевозок. Сначала платность была введена для частных граждан, потом – для кооперативов, а затем – и для государственных учреждений. При этом тарифная система была упрощена: вместо 100 тарифных схем осталось 12 классов общих и 9 специальных схем.

В период НЭПа тарифы дифференцировались по принадлежности груза: к тарифам негосударственного сектора были установлены надбавки – в 1926 г. – 50 – 100%, в 1931 г. – 400 %. При этом, провозная плата взыскивалась не за тарифное, а за фактическое расстояние.

В 1921 г. в соответствии с Декретом СНК «О транспортных тарифах и об учреждениях по

тарифным делам» были вновь возвращены к жизни такие дореволюционные институты, как тарифные съезды, на которых грузоотправители и руководители дорог могли обсуждать предлагаемые тарифы. Кстати, именно в 1921 г. на одном из тарифных съездов было принято решение об установлении фиксированного расстояния в 54 км для расчёта провозных платежей при перевозках с участием станций Московского узла, которое до сих пор существует в действующем Прейскуранте № 10-01.

Принципы, на основе которых выработывались в то время тарифы, были относительно рыночными. А.В. Крейнин писал, что в это время «не учитывались издержки на железнодорожную перевозку грузов. Это, в первую очередь, было связано с тем, что в тот период, да и ранее конкретные издержки на перевозки принципиально не принимались во внимание. Более того, как показала дальнейшая тарифная практика, при формировании тарифов господствовала теория построения тарифов по принципу «ad valorem», то есть, по платёжеспособности» [1].

Для осуществления повседневного текущего регулирования тарифов в 1922 г. при НКПС был создан Тарифный комитет, который подчинялся непосредственно Совету труда и обороны (СТО). Тарифы рассматривались в Тарифном комитете НКПС, затем в Тарифном бюро Госплана и затем утверждались СТО. Исполнительным аппаратом Тарифного комитета являлся Секретариат комитета, а его рабочим аппаратом – Тарифно-экономическое бюро при НКПС. Это бюро издавало Тарифные руководства, готовило к публикации решения Тарифного комитета по всем видам транспорта в специальном издании «Сборник тарифов транспорта».

Тарифы времён послереволюционного восстановления

В декабре 1922 г., (в то время был подписан союзный договор между советскими республиками и создано новое государство – Союз советских социалистических республик, СССР) была введена

новая система железнодорожных тарифов, которая отличалась большей дифференциацией по родам грузов и категориям грузоотправителей.

Все тарифы были указаны в довоенных (то есть, действовавших до начала Первой мировой войны) копейках, которые при взимании платы умножались на периодически изменявшийся коэффициент для перевода провозной платы в советские деньги, т.н. «совзнаки». Впоследствии, после введения советской твердой валюты, «червонца», эти тарифные коэффициенты были упразднены и с 1 октября 1923 года довоенные копейки были приравнены к т.н. «червонным копейкам».

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

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

При этом, в тарифной системе 1922 г. сохранялся принцип платёжеспособности грузов. Вот что пишет по этому поводу в своей книге «Транспортные тарифы в СССР» А.В. Крейнин: «Железнодорожный транспорт не располагал в то время необходимыми данными о себестоимости перевозки грузов, поэтому дифференциация тарифных ставок по родам грузов и расстояниям перевозки основывалась не на действительных соотношениях издержек транспорта, а на соотношениях, сложившихся в дореволюционных тарифах. Это означало, что в тарифах 1922 г. был сохранён принцип платёжеспособности грузов» [4].

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

«В восстановительный период – пишут по этому поводу авторы изданного в 1955 г. курса «Экономика транспорта» (под редакцией С.К. Данилова) – политика цен широко использовалась государством для распределения и перераспределения материальных ресурсов между отдельными отраслями и предприятиями социалистического сектора и между секторами – социалистическим, мелкотоварным и частнокапиталистическим. В соответствии с этим, на железнодорожном транспорте для перевозок грузов государственных и кооперативных предприятий наряду с общими тарифами применялось и большое количество пониженных исключительных тарифов, а для грузов капиталистического сектора применялись значительно повышенные тарифы по сравнению с тарифами за перевозки грузов государственных предприятий. Такая система тарифов отвечала проводимой советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов» [5].

Аналогично описывал дифференциацию тарифов образца 1922 года в изданной в 1957 г. книге «Тарифы железных дорог СССР» известный специалист по тарифам С.Ф. Кучурин, руководивший впоследствии тарифно-экономическим отделом Главного грузового управления НКПС, а затем МПС²: «Тарифная система 1922 г. и вся последующая тарифная политика восстановительного периода именно посредством такого перераспределения содействовали развитию и укреплению социалистического сектора хозяйства. (...) В 1926 г. для всех грузов, принадлежащих предприятиям частнокапиталистического и мелкотоварного сектора, были установлены надбавки к общему тарифу от 50 до 100 %, что содейство-

² В 1946 г. Народный комиссариат путей сообщения был переименован в Министерство путей сообщения.



вало проводимой советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов и перераспределения через тарифы накоплений в пользу социалистического сектора» [6].

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

Профессор А.Ф. Зайцев, в своей книге, выпущенной в 1925 г., дал следующую оценку тарифной системе в целом: «Конечно, современная система хлебных тарифов не представляется идеальной. Как и весь вообще тариф 1922 года, она возникла в условиях переходного времени, когда перед Тарифным комитетом стояла, прежде всего, задача хоть как-нибудь покрыть расходы эксплуатации железных дорог. Значительным понижением провозных плат на дальних расстояниях Тарифный комитет внёс существенное улучшение в современные тарифы, по сравнению с довоенными» [7].

В 1925-1926 гг. тарифы неоднократно повышались. Самые крупные повышения состоялись 1 января 1925 г. и 15 апреля 1926 г. Но особенностью этих повышений было то, что тарифы на грузы, которые потреблялись тяжёлой промышленностью – твёрдое минеральное топливо (уголь, торф, сланцы), руды, чугун, железо, не повышались либо повышались в меньшей степени, чем на другие грузы. Таким способом осуществлялась поддержка развития тяжёлой промышленности за счёт остальных секторов. Тарифы на минеральные удобрения так же повышались в меньшей степени, чем в целом по всем грузам.

При этом необходимо отметить, что в 1926-1927 гг. тарифы железнодорожного транспорта росли медленнее, чем цены по экономике в целом [8].

Дифференциация тарифов продолжала углубляться. К 1926 г.

Таблица 1
Дегрессия пудоверстовых тарифных ставок на перевозки зерновых грузов в 1913 и 1926 гг., в % к начальной ставке

Расстояние, вёрсты	Годы	
	1913 г.	1926 г.
500	100	100
1000	79,4	63,7
1500	66,2	49,9
2000	58,8	43,1
2500	54,3	38,5
3000	53,6	36,0
3500	52,6	33,2
4000	52,6	31,6
4500	52,6	30,6
5000	52,6	29,2

Источник: [8]

вместо 12 тарифных схем (классов) была разработана и введена в действие более сложная система, состоящая из 28 схем.

В итоге, к 1928 г., по оценке С.Ф. Кучурина, «наряду с установленными в 1926 г. процентными повышениями тарифа для грузов мелкотоварного и частнокапиталистического сектора действовали по существу две параллельные системы тарифов: для грузов, принадлежащих предприятиям и организациям социалистического сектора (...) и для грузов, не принадлежащих указанным предприятиям и организациям (...) с более высокими ставками» [6].

Для стимулирования перевозок зерна из удалённых районов была усилена дегрессия ставок, в зависимости от расстояния (табл. 1).

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

«Генеральная» тарифная реформа 1931 г.

В постановлении Совнаркома СССР от 26 февраля 1930 г. «О директивах к общему пересмо-

тру железнодорожных и водных тарифов на пятилетие 1928/29 – 1932/33 гг.» была поставлена задача по приближению тарифов к себестоимости по отдельным грузам, но без изменения общего уровня тарифов.

Основное формальное отличие новой тарифной системы, введённой в действие с 1 января 1931 г. заключалось в следующем.

Если в системе 1922 г. общим (основным) тарифом были тарифы для частнокапиталистических и мелкотоварных производителей, а для государственных предприятий были установлены льготные, пониженные тарифы, то теперь – наоборот – общие (основные) тарифы были установлены для предприятий социалистического сектора, а для «несоциалистического» сектора были предусмотрены надбавки – от 50 до 400 %. Государство тем самым «посылало сигнал» о том, что мелкотоварные и «недобитые» частные предприятия – теперь исключение, следствие досадных «недоработок» социалистического строительства, которые постепенно исчезнут «как класс».

Важным элементом стимулирования укрупнения партий перевозимого груза было применение в тарифной системе 1931 года системы премирования грузоотправителей за предъявление груза к перевозке отправительскими маршрутами в размере 10 % от провозной платы, а также премирования грузоотправителей за сокращение времени простоя



Таблица 2

Финансовые показатели железнодорожных грузовых перевозок за 1931-1938 гг.

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

Источник: [6]

вагонов под грузовыми операциями [9]. За неполное использование грузоподъёмности вагона устанавливались штрафы.

Кроме того, в 1931 г. «в основу тарифной номенклатуры был положен производственный принцип вместо алфавитного построения номенклатуры грузов в прошлом». [9] Вся номенклатура грузов была разделена на два раздела: «А. Продукты сельского хозяйства» и «Б. Продукты промышленности».

Раздел А состоял из четырёх отделов:

1. Продукты полеводства, садоводства и огородничества
2. Животные и продукты животноводства
3. Продукты рыболовства
4. Продукты лесоводства.

Раздел Б состоял из девяти отделов:

1. Продукты пищевкусовой промышленности
2. Продукты горной и силикатной промышленности
3. Продукты металлургической и металлообрабатывающей промышленности
4. Продукты текстильной промышленности
5. Продукты кожевенной и пушной промышленности
6. Продукты деревообрабатывающей промышленности
7. Продукты писчебумажной и полиграфической промышленности
8. Продукты химической промышленности
9. Продукты прочих отраслей промышленности.

Отдельно тарифицировались перевозки в цистернах.

Каждый отдел включал в себя тарифные группы, состоящие из однородных грузов. Внутри каж-

дой группы грузы группировались в тарифные позиции.[9]

Дополнительно к этому, с целью стимулирования переключения грузов на водный транспорт, с мая 1931 г. была введена специальная система навигационных исключительных, повышенных (на 10-100 %) тарифов на перевозку хлебных грузов, леса, дров, сахара, каменного угля, соли, цемента, чёрных металлов и ряда других грузов на направлениях, параллельных водным путям. Одновременно с этим, на перевозку всех грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении были установлены исключительные тарифы с понижением (против общих) на 30 % [4,6,10].

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

В частности на уровне ниже себестоимости были установлены тарифы на перевозки каменного угля, нефти, руды, чёрных металлов, лесных грузов, минеральных строительных материалов, хлопка и некоторых других [11]. Для большинства грузов была усилена депрессия тарифных ставок в зависимости от расстояния. Впрочем, на некоторые грузы, например на зерно и муку – наоборот – были сильно снижены тарифные ставки на короткие расстояния и немного увеличены для перевозок на дальние расстояния.

Учитывая рост в общем объёме перевозок указанных выше грузов, перевозимых по тарифам, ниже себестоимости (с 48,4 % в 1931 до 64,7 % в 1936 г.) а так же

рост средней дальности перевозок, железнодорожный транспорт столкнулся с общим ростом себестоимости перевозок, снижением доходности и – начиная с 1934 г. – с убыточностью грузовых перевозок (табл. 2).

Для ликвидации убыточности тарифы были повышены в апреле 1935 г. и в апреле 1936 г. в общей сложности более, чем на 20 %. Тем не менее, убыточность грузовых перевозок сохранялась. В связи с этим, было решено провести новую тарифную реформу, целью которой было не только повышение тарифов, но и некоторые изменения в самой тарифной системе.

Основной задачей тарифов в этот период считалась задача по стимулированию грузоотправителей к определённому экономическому поведению. Тарифы должны были не просто возмещать расходы транспорта, но быть инструментом промышленной политики советского государства. Такой точки зрения придерживался, в частности, упомянутый выше С.Ф. Кучурин.

Как видно из табл. 3, многие из генеральных грузов перевозились по ставкам ниже себестоимости. Таким способом осуществлялось перекрёстное субсидирование между отдельными отраслями.

В 1936 г. произошло изменение системы управления тарифами. Тарифный комитет был упразднён, а право установления тарифов было передано Совнаркомом СССР (то есть, Правительству СССР). Совнарком, в свою очередь поручил тарифную работу Народному комиссариату путей сообщения, который был обязан разрабатывать тарифы, обосновы-

Таблица 3

Доходные ставки и себестоимость перевозок отдельных массовых грузов в 1935 г

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

Источник: [4].

вать их и представлять их в Совнарком для утверждения.

Реформа 1939 года: тарифы стимулирующие и дестимулирующие

С 1 апреля 1939 г. общий уровень железнодорожных тарифов был повышен на 46,3 % [1, 4].

«В результате – пишет С.Ф. Кучурин, – железнодорожный транспорт превратился из дефицитной в высоко rentабельную отрасль народного хозяйства. Прибыль по грузовым перевозкам составила в 1939 г. 24,3 % и в 1940 г. 23,4 % к расходам эксплуатации» [6]. Повышение коснулось всех грузов, но в разной степени. На массовые индустриальные грузы (каменный уголь, руду, лес, торф, дрова строительные материалы и др.) тарифы повысились в меньшей степени, чем на т.н. «товары народного потребления».

Наряду с общим повышением тарифов была радикально перестроена структура всех действующих тарифных схем. Например, с целью дестимулирования сверхдальних перевозок, тарифные ставки были построены так, чтобы при перевозке на средние расстояния и расстояния т.н. «нормальной дальности» повышение тарифа было относительно невысоким, а при перевозке на расстояние, превышающее «нормальное», тарифы увеличивались более высокими темпами.

Для борьбы с нерациональными короткопробежными перевоз-

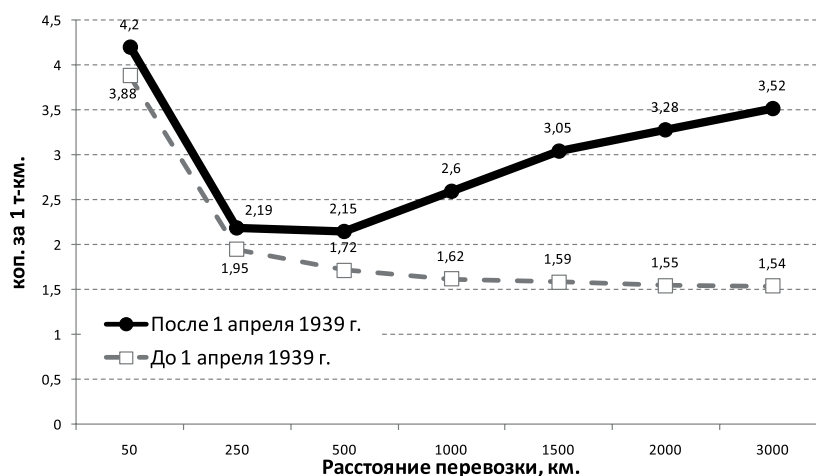
ками было предусмотрено повышение тарифных ставок на короткие расстояния, а плата за перевозку исчислялась таким образом, чтобы при перевозке менее, чем на 50 км., тариф взимался за 50 км.

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

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

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

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



Источник: [6]

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



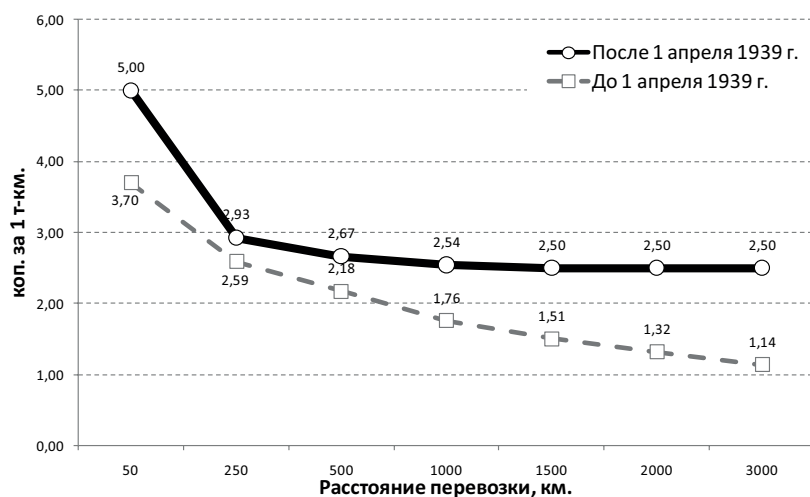


Рис. 2. Дифференциация тарифных ставок на перевозку цемента в зависимости от расстояния перевозки, коп. за 1 т-км.

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

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

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

В 1939 г. для стимулирования отправок отправительскими маршрутами к такому механизму, как премия грузоотправителю, доба-

вилась скидка за маршрутизацию в размере 5 % от общего тарифа [9]. В целях стимулирования развития смешанных железнодорожно-водных перевозок, наряду с ранее существовавшими навигационными тарифами, были установлены специальные тарифы на перевозку нефти и нефтепродуктов от пристаней Волги, Оки и Камы, лежащих выше Куйбышева (сегодня – Самара), со скидкой в размере 30 %, а от пристаней Куйбышева и ниже – со скидкой 10 %.

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

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

Минимальное расстояние, за которое взыскивался тариф, было увеличено с 15 до 50 км. Лишь для перевозок сахарной свеклы, торфа и сланцев, минимальное расстояние было установлено в 25 км.

Разная рентабельность для разных грузов

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

В табл. 4 приведено отношение средней тарифной ставки по соответствующей тарифной группе грузов к себестоимости перевозки. Как видно из этой таблицы, подход к тарификации перевозок разных групп грузов, даже в рамках одной отрасли был дифференцирован. Руда и чугун, используемые в качестве сырья, перевозились по тарифам ниже себестоимости, тогда как прокат, как готовый материал (хоть и той же отрасли) перевозился с относительно высокой рентабельностью.

В результате тарифной реформы 1939 г. резко выросла рентабельность грузовых перевозок. По данным, которые приводит А.В. Крейнин, она составила: в 1939 г. – 24,6 %, в 1940 г. – 23,3 % и даже в военном 1941 г. (по итогам первого полугодия) – 22,7 %. В 1938 г. были повышены также и пассажирские тарифы – в среднем на 20 % [1,4].

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

Научные дискуссии конца 1920-х – начала 1930-х годов

В конце 1920-х-начале 1930-х годов, среди экономистов проходили дискуссии о принципах работы тех или иных отраслей в условиях плановой, централизованно регулируемой экономики. Остановимся на одной очень важной дискуссии, которая проходила в то время в экономической науке, – дискуссии о «принципе платёжеспособности» при построении железнодорожных тарифов.

Существуют две различные концепции построения железнодорожных тарифов. Согласно одной из них, тариф должен строиться «по платёжеспособности», то есть, различаться для грузов с разной ценой. Для дорогих грузов, такой тариф, как правило, будет выше, а для дешёвых – ниже. В основе принципа платёжеспо-

Таблица 4

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

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

Источник: [6]

собности лежали представления о субъективной ценности, заложенные представителями австрийской экономической школы, в частности Ойгеном (Евгением) фон Бём-Баверком. Согласно альтернативной концепции, тариф должен строиться на основе себестоимости перевозки. В основе этого взгляда лежала трудовая теория стоимости, восходящая к Д. Рикардо и марксизм, в основу которого она была положена.

В рыночной дореволюционной экономике тарифы базировались на платёжеспособности, затем после революции было не до теоретических дискуссий и тарифы строились (в общих чертах) на тех же принципах.

Но так как «орудием победившего пролетариата» стал именно марксизм, то ряд марксистки настроенных учёных не могли не обратить внимание на некоторое противоречие между официальной «государственной религией» – марксизмом и практикой тарифообразования.

Бессонов против Струмилина

Так, экономист С.А. Бессонов выступил в 1928 г. «зачинщиком» дискуссии о соответствии принципа платёжеспособности марксизму. В феврале 1928 г. в газете «Экономическая жизнь» он опубликовал статью, в которой писал: «Теоретический принцип платёжеспособности представляет собой прямое порождение австрийской теории ценности, выводящей ценность из предельной полезности благ. Субъективная ценность перевозки для грузоотправителя в качестве основания для назначения провозных плат составляет теоретический лейтмотив всех тарифных рассуждений, начиная от Эмиля Закса в Германии и Витте в России и кончая современными теоретиками этого дела – Загорским, Оранжевым и др. Теория тарифов – это последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности» (цит. по [12]).

В марте того же года, в следующей статье Бессонов развивает свою мысль: «для Маркса принцип платёжеспособности («прямо пропорционально стоимости товаров») был лишь результатом спеку-

лятивных махинаций железнодорожных магнатов, искажавших во имя своих интересов подлинную природу ценообразования на транспорте «пропорционально протяжению и весу», то есть, пропорционально издержкам перевозок» (цит. по [12]).

Любопытно здесь стиль и методы полемики тех лет. В споре с С.Г. Струмилиным (будущим академиком), Бессонов помимо собственно экономических аргументов активно пользуется принятым в то время способом полемики: ищет противоречия между своим оппонентом и «священными текстами» марксистского учения. В статье Бессонова в журнале «Плановое хозяйство» мы читаем: «тов. Струмилин в своих статьях грешит против учения Маркса о транспорте», «если б Маркс сказал о транспорте не более двух слов, мы всё же обязаны были бы исходить именно из этих слов Маркса, а не из учений буржуазных экономистов, как бы последние ни были многословны», «Но мы видим, что, к сожалению, мы не можем учиться у тов. Струмилина, потому что он учит неладному – пренебрежению к наследству Маркса», «против всех этих утверждений собственно нет смысла спорить. Нужно просто отослать тов. Струмилина ко II тому «Капитала», где Маркс в главе 6 специально по поводу аналогичных ошибок подчёркивал...» [13]. И наконец: «тов. Струмилин пошёл

от Маркса к Загорскому, потеряв при этом руководящую идею о трудовой стоимости перевозок, как основе ценообразования на транспорте» [13].

Если встать на последовательно марксистскую позицию, то можно сказать, что точка зрения Бессонова по-своему логична и внутренне непротиворечива (насколько вообще возможна внутренняя непротиворечивость в гуманитарных дисциплинах). Дискутировать с таким последовательным и бескомпромиссным марксистом, как С.А. Бессонов, С.Г. Струмилину трудно, потому что прямой «любовой», подходящей цитаты из Маркса не найти, а цитата, напомним, в это время постепенно становилась главным аргументом в споре.

С другой стороны – с практической точки зрения, переход на тарифы на основе себестоимости представлялся Струмилину вредным для развития железнодорожного транспорта и, на наш взгляд, в этом Струмилин был прав. Теперь перед будущим академиком и действующим Заместителем Председателя Госплана СССР стояла сложная задача: с одной стороны нужно защитить интересы развития железнодорожного транспорта (как он их понимал), а с другой – избежать прямого конфликта с марксистским учением.

В результате в августовском номере журнала «Плановое хозяй-



ство» за 1928 год появляется большая статья Струмилина под названием «Тарифная проблема в СССР». И в этой статье, призвав на помощь всю изворотливость, на какую он был способен, Струмилин тонко лавируя между Сциллой антимарксистской ереси и Харибдой марксистской догматики, доказывает, что в построении тарифов по платёжеспособности нет ничего предосудительного.

Как ему это удалось?

Сначала Струмилин соглашается с основным тезисом Бессонова, а потом постепенно объясняет, что советские тарифы, дифференцируемые по платёжеспособности – это совсем не то, что «буржуазные» тарифы, дифференцируемые по платёжеспособности.

Затем, Струмилин, отвечая Бессонову, говорит, что и принцип платёжеспособности и принцип себестоимости – оба являются «буржуазными» принципами. Он пишет: «Почему же тов. Бессонов отдаёт столь решительное предпочтение буржуазному принципу себестоимости перед таким же буржуазным принципом платёжеспособности?» [12]

И, наконец, Струмилин отмежевывается от теории платёжеспособности, но поддерживает подобную практику установления тарифов.

Приведём цитату из указанной статьи: «На наш взгляд, он [Бессонов] прав только в одном. Пользовавшаяся до сих пор большим влиянием у тарификаторов из НКПС теория платёжеспособности грузов должна быть отвергнута. (...) она скользит лишь по поверхности явлений рынка и потому не может нам дать удовлетворительное объяснение протекающих гораздо глубже процессов ценообразования...мы не менее решительно, чем и сам Бессонов, отвергаем эту крайне убогую, мещански поверхностную и явно фетишистскую теорию (...) Но из того, что какая-либо теория плохо объясняет и обосновывает действуюющую практику тарификации, отнюдь ещё нельзя без дальнейших обоснований отвергать вместе с теорией и практику дифференциальных тарифов» [12].

Дальше Струмилин на практических числовых примерах пока-

зывает пользу от дифференциации тарифов по платёжеспособности, но помня, что помимо аргументов, нужно как-то «отбиться» от обвинений в антимарксистской «ереси», Струмилин добавляет: «не понятно только, зачем Бессонову понадобилось изображать нас противниками этого тезиса, и поучать нас такими ссылками на Маркса, которые мы сами уже неоднократно использовали в печати и притом даже раньше Бессонова» [12].

Заканчивая свой ответ Бессонову Струмилин пишет: «Бессонову ничего не стоит заявить, что Струмилин выступает «в защиту теории платёжеспособных тарифов», хотя я, наоборот, отвергаю эту «теорию» и отстаиваю дифференциацию тарифов, исходя из совсем другой теории» [12].

Таким образом, идея учёта платёжеспособности в тарифах была Струмилиным спасена, но за счёт отказа от некоторых теоретических её оснований и будучи завернутой в квази-марксистскую «обёртку».

Точка зрения Загорского

О выдающемся российском учёном К.Я. Загорском мы уже упоминали в статье «Железнодорожные тарифы в России на пороге XIX-XX вв.» [16]. Здесь стоит сказать о нём несколько слов, тем более, что в марте 2014 г. исполнилось 155 лет со дня его рождения, а в ноябре этого года будет 80 лет со дня его смерти.

Константин Яковлевич Загорский, был не только одним из самых уважаемых и авторитетных экономистов-«тарифников», но и человеком яркой судьбы. В юности он был членом народовольческих революционных организаций «Чёрный передел» и «Земля и воля» (что роднит его с академиком С.Г. Струмилиным, который тоже в молодости участвовал в революционной деятельности, но не народовольческой, а социал-демократической).

За участие в студенческих протестах в начале 1880-х годов К.Я. Загорский был подвергнут аресту, занимался распространением среди студенчества революционных (или как сказали бы сегодня – «экстремистских») изданий, читал доклады на социально-

экономические темы в студенческих кружках, находился под негласным надзором полиции. Впоследствии он увлёкся экономической наукой, под воздействием которой эволюционировал от леворадикальных идей к умеренному либерализму (здесь стоит напомнить, что слово «либерал» в России в конце XIX в. имело несколько более широкое значение, чем сегодня. Например, либералом называли А.И. Чупрова, хотя его экономические взгляды сегодня назвали бы скорее – социал-демократическими).

В 1889–1890 гг он работал в департаменте торговли и мануфактур, а с 1891 г. – в департаменте железнодорожных дел Министерства финансов.

В 1899 г. он был назначен представителем министерства финансов в Тарифном комитете и в комиссии о новых железных дорогах. Позже — членом совета по тарифным делам и председателем особого совещания по железнодорожному делу, имел чин действительного статского советника (аналог чина генерал-майора в армии).

В 1901 г. К.Я. Загорский публикует книгу «Теория железнодорожных тарифов» (2-е издание вышло в 1923), ставшую одной из важнейших работ в этой области, которая цитируется до сих пор. В 1904–1908 он читал лекции в Петербургском университете, а позже в Политехническом институте. В 1913–1917 состоял гласным Петроградской городской думы.

В 1910–1920-е годы К.Я. Загорский публикует ряд книг, посвящённых тарифной политике: «Наша железнодорожная тарифная политика» (1910), «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог» (1912), «Железнодорожные тарифы Германии и России в связи с их экономической политикой» (1914), «Система железнодорожных и водных тарифов» (1925) а так же ряд статей в периодических изданиях.

Революция 1917 г. застала его в должности заведующего отделом международных сообщений Российских железных дорог. После октябрьской революции он продолжал работать на аналогич-

ной должности в НКПС. В 1918 г. участвовал в качестве эксперта по железнодорожным вопросам в советской делегации по ведению мирных переговоров с Украиной, а в 1921 г. – в аналогичных переговорах с Польшей. Параллельно с 1919 г. занимается педагогической деятельностью в Москве (в том числе, в Институте народного хозяйства им. К. Маркса³, Институте инженеров транспорта⁴).

В 1920-1930 гг. К.Я. Загорский являлся членом и заместителем председателя тарифного комитета НКПС. Тарифная система 1922 года, рассмотренная нами выше, была создана под непосредственным руководством К.Я. Загорского. Изданные в последующем, в советское время, энциклопедии характеризовали его как «представителя буржуазных экономических теорий в науке о железнодорожном транспорте».

Отношение К.Я. Загорского к проблеме платёжеспособности сформулировано в его главной «тарифной» книге **«Теория железнодорожных тарифов»**: «Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платёжной способности перевозимых грузов достигнуть наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов народного хозяйства (...) Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов должна быть признана естественной, т.е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не «произвольной», «искусственной» (...).

Несмотря на такие отклонения от «генеральной линии», научный авторитет Загорского был так высок, что ему предложили написать вузовский учебник для студентов-железнодорожников.

Струмилин против Загорского

Книга К.Я. Загорского **«Экономика транспорта»**, написанная

как учебное пособие и одновременно, как научный труд, увидела свет в 1930 г. И на всякий случай была предусмотрительно раскритикована уже в предисловии, которое написал С.Г. Струмилин.

Сначала Струмилин отдаёт должное Загорскому, как «прикладному» учёному: «Предлагаемая работа принадлежит перу одного из наиболее компетентных знатоков прикладной экономики транспорта. В качестве источника конкретных знаний в указанной области она, несомненно, стоит на уровне лучших руководств и пособий по данному предмету для высших учебных заведений» (цит. по [14]). Но затем переходит к его «идейно-теоретической подготовке», которая оказывается неудовлетворительной.

Струмилин пишет: «Гораздо слабее автор в области чисто теоретических проблем, которых ему приходится касаться в отдельных разделах предлагаемой книги. Не будучи марксистом, он зачастую трактует эти проблемы с нашей точки зрения совершенно неудовлетворительно. В качестве примера укажем хотя бы на его трактовку тарифной проблемы в совершенном отрыве от теории трудовой ценности. Правда, поддерживаемая проф. Загорским так называемая «теория платёжеспособности грузов» пользуется общим признанием в широчайших кругах буржуазных учёных. Но это отнюдь не повышает её достоинств в наших глазах. Все марксисты (...) сошлись на одном: на полной несостоятельности вышеуказанной «теории платёжеспособности»» (цит. по [14]).

Если до начала 1930-х годов в экономической науке ещё продолжались какие-то дискуссии, то примерно с середины 1930-х годов в интеллектуальном пространстве отечественной экономической науки жизнь была надолго полностью прекращена, и везде воцарился догматизированный марксизм.

Академик С.Г. Струмилин это понял довольно быстро (именно

ему приписывают афоризм «Лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие»), и научился приспосабливаться к меняющейся генеральной линии партии. Поддерживал сначала взгляды Л.Д. Троцкого, позднее – взгляды Н.А. Вознесенского, после расстрела Вознесенского оставался «верным сталинцем», участвовал в травле и уничтожении ряда своих коллег, в том числе, Николая Дмитриевича Кондратьева (подробнее об этом см. в работе проф. В.М. Кудрова [15]). С.Г. Струмилин прожил долгую жизнь – 96 лет (он умер в 1974 г.), – позволяя себе уже в более «вегетарианские» времена иногда лёгкую фронтду.

Профессор К.Я. Загорский умер в ноябре 1934 г. дома, своей смертью, незадолго до начала «большого террора».

А последовательный и бескомпромиссный марксист и коммунист С.А. Бессонов, успевший в начале 1930-х поработать в Германском и Британском торговпредствах, был арестован в 1937 г. по делу, по которому так же, в частности, были арестованы Н.И. Бухарин и А.И. Рыков, в 1938 г. в рамках т.н. «Третьего московского процесса» получил 15 лет лишения свободы и был заключён в Орловскую тюрьму. Расстрелян сотрудниками НКВД по т.н. «сталинским спискам» 11 сентября 1941 г. в Медведевском лесу под Орлом накануне прихода немецких войск (всего в тот день было расстреляно более 150 человек, включая, в том числе, легендарную революционерку Марию Спиридонову).

Бессонов не был исключением. В эти годы было уничтожено множество учёных. Большинство крупнейших учёных-экономистов были либо расстреляны (как Н.Д. Кондратьев, А.В. Чайнов, Л.Н. Юровский), либо погибли в тюрьмах и лагерях (как «отец» денежной реформы 1922 г. Г.Я. Сокольников и проф. В.Г. Громан), либо, отсидев в лагерях, выжили, но долго не могли вернуться к научной работе

³ После 1924 г. - Московский институт народного хозяйства им. Г.В. Плеханова (МИНХ); с 1991 г. – по настоящее время - Российская экономическая академия имени Г. В. Плеханова

⁴ В эти годы и впоследствии МИИТ неоднократно менял своё название: Московский институт инженеров путей сообщения (с 1913 по 1924), Московский институт инженеров транспорта (с 1924 по 1931), Московский эксплуатационный институт инженеров железнодорожного транспорта (с 1931 по 1933), Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (с 1933 по 1993), и наконец – Московский государственный университет путей сообщения (с 1993 г. по настоящее время).

(как В.А. Базаров и Альб. Л. Вайнштейн)⁵.

Проф. В.М. Кудров так описывал ситуацию в экономической науке в то время: «Увы, надо честно признать, что руки многих советских экономистов были в крови, доносы, проявления человеческой подлости и предательства по отношению к своим коллегам стали в советские времена обычным, чуть ли не нормальным явлением» [15].

В этих условиях, разумеется, всякая научная дискуссия, а следовательно, и интеллектуальное развитие в отрасли – прекратились. Вот что пишут в своей книге «Экономическая теория транспорта в СССР» И.В. Белов и В.А. Персианов: «Конец 1930-х годов не дал сколько-нибудь заметных идей в постановке проблем социалистического транспорта. (...) Печатные выступления этих лет содержат в основном критику «вредителей» и одобрение курса Л.М. Кагановича, причём выступавшие менялись ролями [с жертвами] с калейдоскопической быстротой» [14].

Период с конца 1930-х вплоть до конца 1950-х годов станет интеллектуально самым бесплодным периодом в отечественной экономической науке и в экономике железнодорожного транспорта. От «контузии» сталинского периода научное сообщество начнёт «отходить» лишь во второй половине 1960-х годов.

Литература

1. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004) – М.: НАТР, 2004 – 225 с.

2. Гольц А.В. Культура и экономика России за три века. Том 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее) – Новосибирск.: Сибирский хронограф, 2002. – 536 с.

3. Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.) – М.: ГОУ «Учебно-методический

центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. – 320 с.

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

5. Экономика транспорта / Под ред. С.К. Данилова – М.: Трансжелдориздат, 1955. – 619 с.

6. Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 164 с.

7. Зайцев А.Ф. Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР. Часть 1. Хлебные тарифы – М.: Транспечать, 1925. – 282 с.

8. Ильин С.С. Тарифы на перевозку сельскохозяйственных грузов в период НЭПа // Железнодорожный транспорт. – 1994. – № 7. – с. 68-71.

9. Вольфсон Л.Я., Ледовский В.И., Шильников Н.С. Экономика транспорта. – М.: Трансжелдориздат, 1941. – 688 с.

10. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление – Самара: СамГАПС, 2002. – 636 с.

11. Хачатуров Т.С. Экономика транспорта / Т.С. Хачатуров // Избранные труды в 2 т. – М.: Вольное экономическое общество России, 1996. – т. 2. – с. 10 – 534.

12. Струмилин С.Г. Тарифная проблема в СССР // На плановом фронте 1920-1930. – М.: Госполитиздат, 1958. – с. 422 – 447.

13. Бессонов С.А. Проблема пространства в перспективном плане (К тарифной реформе) // Плановое хозяйство. – 1928. – № 6. – с. 3 – 89 (начало); № 7. – с. 55 – 66 (окончание).

14. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее – М.: Транспорт, 1993. – 415 с.

15. Кудров В.М. Крах советской модели экономики. Монография – М.: Московский общественный научный фонд, 2000. – 224 с.

16. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России на пороге XIX-XX вв. // Бюллетень транспортной информации № 7. – 2014. – с. 3 – 10.

ИНФОРМАЦИЯ

Грузооборот морских портов России за январь-июнь 2014 г.

Грузооборот морских портов России за январь-июнь 2014 года увеличился на 6,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 303,1 млн.т.

Объём перевалки сухогрузов составил 135,7 млн. т (+13,6%), в том числе: угля – 56,6 млн. т (+15,3%), грузов в контейнерах – 23,4 млн. т (+7,8%), черных металлов – 12,2 млн. т (+5,1%), зерна – 10,0 млн.т (рост в 3,4 раза), минеральных удобрений – 7,2 млн.т (+18,8%), грузов на паромках – 3,7 млн.т (+15,8%), металлолома – 2,4 млн.т (+45,7%) и лесных грузов – 2,3 млн.т (+1,7%). Объём перевалки руды сократился до 2,9 млн.т (-19,0%) и цветных металлов – до 1,6 млн.т (-22,1%).

Объём перевалки наливных грузов составил 167,4 млн. т (+1,4%), в том числе: сырой нефти – 96,1 млн.т (-7,6%), нефтепродуктов – 63,0 млн.т (+16,5%) и сжиженного газа – 6,4 млн.т (+13,9%).

Экспортных грузов перегружено 243,4 млн. т, что на 8,9% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов – 21,7 млн. т (-5,9%), транзитных – 24,2 млн. т (+7,9%), каботажных – 13,8 млн. т (-11,9%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 17,1 млн. т грузов, что на 25,5% меньше, чем за январь-июнь 2013 года. При этом объём перевалки сухогрузов увеличился до 12,3 млн.т (+5,3%), а наливных - сократился до 4,8 млн.т (в 2,4 раза). Грузооборот порта Мурманск уменьшился до 11,4 млн.т (-25,1%), Архангельск - до 1,9 млн.т (-17,5%). В то же время порт Варандей увеличил грузооборот до 2,8 млн.т (+11,5%).

В портах Балтийского бассейна объём перевалки грузов увеличился до 111,0 млн.т (+5,1%), из них перегрузка сухогрузов составила 43,5 млн. т (+9,6%), наливных – 67,5 млн. т (+2,4%). Увеличился объём перевалки грузов в портах Усть-Луга до 36,3 млн.т (+24,5%), Большой порт С.Петербурга – до 29,8 млн.т (+8,7%), Высоецк – до 8,8 млн.т (+8,1%). В то же время порт Приморск снизил грузооборот до 28,7 млн.т (-13,8%) и Калининград – до 6,7 млн.т (-6,5%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 90,5 млн. т, что на 11,7% больше, чем за январь-июнь 2013 года. Объём перевалки сухогрузов увеличился до 30,7 млн. т (+17,9%), наливных – до 59,8 млн.т (+8,8%). Грузооборот порта Новороссийск увеличился до 60,8 млн.т (+8,8%), Туапсе до 10,8 млн.т (+38,1%), Тамань до 5,2 млн.т (+44,7%), Кавказ до 3,7 млн.т (+16,9%), Азов до 2,0 млн.т (+17,6%), Ейск до 1,4 млн.т (+21,6%) и Таганрог до 1,2 млн.т (+11,4%). Грузооборот порта Ростов-на-Дону практически остался на уровне прошлого года и составил 4,3 млн.т (+0,2%).

В Каспийском бассейне морские порты перегрузили 3,8 млн.т грузов (-6,3%), из них сухогрузов – 1,4 млн. т (-2,2%), наливных – 2,4 млн.т (-8,6%). Грузооборот порта Махачкала сократился на 7,7%, Астрахань на 2,5% и Оля на 9,0%.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 80,7 млн. т (+13,8%) их них сухогрузов – 47,8 млн.т (+16,5%), наливных грузов – 32,9 млн.т (+8,6%). Увеличили грузооборот порты Восточный до 28,0 млн. т (+16,0%), Ванино – до 13,0 млн. т (+6,3%), Находка – до 10,6 млн.т (+17,1%), Пригородное – до 8,4 млн.т (+3,0%), Владивосток – до 7,7 млн.т (+12,1%), Де-Кастри – до 4,1 млн.т (+22,7%) и Посыет – до 3,8 млн.т (+43,7%).

Пресс-релиз Московского Представительства Ассоциации морских торговых портов 9 июля 2014 г.
Тел. +7 495 933-88-36
E-mail: info@morcenter.ru

⁵ А.В. Чайнов расстрелян в 1937 г., Н.Д. Кондратьев и Л.Н. Юровский расстреляны в 1938 г., Г.Я. Сокольников убит в тюрьме сотрудником НКВД по распоряжению Л.П. Берии. В.Г. Громан расстрелян в 1938 г., В.А. Базаров арестован в 1930 г., после 5 лет тюрьмы и последующей ссылки вернулся в Москву и вскоре умер (в 1939 г.). Альб.Л. Вайнштейн арестовывался в 1930 и 1937 г. (во второй раз – за отказ написать письменное отречение от отца), после лагерей и ссылки, в 1957 г. вернулся в Москву и плодотворно работал в экономической науке, опубликовав в 1960-е гг. ряд выдающихся исследований.

