

## ТЕРМИНАЛЬНЫЕ ЭЛЕВАТОРЫ ЗА КАМПАНИЮ 1925/26 и 1926/27 г.г.

Под терминальными элеваторами в русских условиях понимается второе звено элеваторной цепи — элеваторы в коих зерно накапливается в крупных количествах, подвергается классификации, распределяется на партии определенного качества, в необходимых случаях подвергается очистке и лечению и затем направляется или на внутреннее потребление, или на вывоз за границу. Таким образом в терминалах зерно получает свое окончательное назначение в виде продукта вполне определенного качества.

Основными операциями терминального элеватора являются: 1) приемка зерна с железной дороги, 2) его хранение, 3) очистка и подсортировка в целях создания партий определенных типов, 4) лечение (напр., уничтожение вредителей, сушка), 5) отпуск на железную дорогу, на суда или на гуж. Приемка с железной дороги является идеалом для терминала: предполагается, что зерно в размерах вагонных партий накапливается в приемных (линейных) элеваторах и затем по железной дороге переотправляется в терминальные элеваторы. Так работает элеваторная сеть в С. Ш. С. А. и в Канаде, где обязанности элеваторов различных степеней довольно строго разграничены. Разграничению работы линейных и терминальных элеваторов способствовали два обстоятельства: во-первых, страна оборудовалась и линейными и терминальными элеваторами или одновременно, или линейные элеваторы создавались ранее терминальных (Канада), так что отказ в приеме зерна гужевого подвоза к терминалам не мог сказываться на общем ходе торговли; во-вторых, терминальные элеваторы нередко стоят в районах не производящих, так что к ним и не может подвозиться зерно гужом. Такое положение долгое время было в Канаде, где только перед последней войной стали строить терминалы и в производящих районах.

В России к сооружению терминалов приступили тогда, когда еще не было линейной сети, начали постройку в производящих районах, и отсюда: 1) терминалы вынуждены считаться с гужевым подвозом и организовывать его приемку у себя; 2) тип терминала потерял свою четкость, и потому при суждении о работе наших элеваторов весьма сложно выделить, какие элеваторы должны быть отнесены к типу линейных и какие — к типу терминальных. Обычно у нас руководствуются сравнительно случайным признаком и принимают элеваторы емкостью до 1.500—2.500 тонн линейными, а свыше этой емкости — терминальными.

Терминалы можно поделить на две части — внутренние и портовые. На основании постановления СТО, с 1927/28 г. внутренние терминалы находятся в непосредственном управлении Наркомторга СССР, а портовые — в заведывании акц. о-ва Экспортхлеб.

### *Внутренние терминальные элеваторы.*

Данные о емкости сети терминалов по отдельным губерниям, областям и республикам и о работе этих терминалов приведены в таблице, помещенной во II части сборника (см. табл. 121, стр. 74).

Из таблицы видно, что всего в ведении Наркомторга СССР находится 87 терминалов общей емкостью 747.300 тонн тяжелого зерна. Распределение их по стране крайне неравномерно: главным образом терминалы расположены в Заволжье и в Центральной России (Черноземная полоса). Объясняется это тем, что в довоенное время элеваторы строились не по продуманной и последовательной общей программе, при чем строительство производилось разными организациями (отдельные жел. дороги, госуд. банк, земства) без какого-либо согласования. Кроме указанных 87 терминальных элеваторов, находящихся в ведении Наркомторга, имеются еще 3 элеватора (Кантемировский, Моршанский, Овсянский, каждый емкостью 3.280 тонн), эксплуатируемых НКПС.

Курганский элеватор возвращается первоначальному владельцу — сельскохозяйственной кооперации.

Два элеватора — Давлекановский и Обливский, которые бездействуют после бывшего на них в 1925 году пожара, в настоящее время восстанавливаются и вскоре поступят в эксплуатацию, но

с половинной емкостью — Давлекановский с емкостью на 8.200 тонн и Обливский — на 4.900 тонн. Кроме того, в руках Элеваторного Управления Наркомторга СССР находятся портовые Госбанком в 1925/26 г. пять зерноскладов.

- 1) Петуховский . . . . на 1.548 тонн в Акмолинской губ.
- 2) Лебяжинский . . . . на 1.548 тонн в Курганском окр.
- 3) Краснофимский . . . на 2.232 тонны в Кунгурском окр.
- 4) Куединский . . . . . на 1.548 тонн в Сарангульском окр.
- 5) Янаульский . . . . . на 2.232 тонны в Сарангульском окр.

На этих складах должно быть поставлено механическое оборудование (на двух из них — на Петуховском и Лебяжинском уже закончено).

В виду того, что в настоящее время для советской хлебной торговли особенно большое значение имеет оборудование страны сетью линейных элеваторов и, отчасти, портовых, делу расширения сети терминалов уделяется, естественно, меньшее внимание. Из терминалов предполагается постройка двух элеваторов — Ташкентского на 8.200 тонн емкостью (к сооружению Элеваторным Управлением уже приступлено) и Куломзинского, к сооружению которого предполагается приступить в ближайший строительный период. Кроме того, второй элеватор на ст. Петровск, Р.-Ур. ж. д., емкостью в 2.500 тонн, переносится на ст. Красный Кут, в виду того, что остающегося в Петровске элеватора, емкостью 12.300 тонн, вполне достаточно для обеспечения хлебооборота прилегающего района.

Представляет интерес определить стоимость сети существующих внутренних терминалов. К сожалению, точных данных по сему поводу не имеется, и к вопросу приходится подходить путем приблизительных соображений. По данным о стоимости 56 элеваторов б. Государственного Банка, средняя стоимость внутренних терминалов по довоенной расценке может быть принята в 39 руб. 50 коп. за тонну емкости, а это дает первоначальную стоимость всей терминальной сети в 29,5 млн. руб. по довоенной расценке.

Что касается работы элеваторов, то, как видно из таблицы, 4 оборота их, сравнительно, невысоки: по всей сети имеются только 8 элеватора, обороты коих значительны, это — Московско-Казанский, Пензенский, Оренбургский и Лозовский, с оборотами от 5,58 до 8,39 в год. Но нужно указать, что Московско-Казанский элеватор является не сборным, а потребительским элеватором, остальные же три по своей емкости близки к линейным. Что же касается всей остальной сети, то средний оборот ее за кампанию 1925/26 г. был 1,32, а за 1926/27 г. — 1,62. Это мало даже по сравнению с прежней работой этих элеваторов во время войны, когда они сделали в кампанию 1914/15 г. полтора оборота, а в 1915/16 г. — 1,98 оборота. Еще сильнее элеваторы отстают от той работы, какая имелась в виду при проектировании сети, когда считалось, что элеваторы в среднем будут давать 2,5 оборота.

Слабость оборота имеет, несомненно, свои глубокие причины, из коих на первое место нужно выдвинуть излишнюю емкость элеваторов по сравнению с урожаями последних лет обслуживаемого ими района. Но есть еще две причины, которые подлежат устранению: 1) основные заготовители предпочитают пользоваться своими амбарами даже в тех случаях, когда обращение к услугам элеваторов было бы выгодно. Правда, постепенно связь заготовителей с элеваторами повышается, но до последнего года основным клиентом элеваторов продолжал оставаться Госбанк в лице своего, ныне упраздненного, Хлебного Отдела; 2) работа элеваторов подвергалась известным стеснениям на местах и не находила достаточной защиты в центре (удаление базаров от элеваторов, запрещение оплаты подвоза к элеваторам, помехи закупочной деятельности элеваторов и т. д.). Нужно рассчитывать, что с переходом элеваторов из Государственного Банка в управление Наркомторга все эти помехи отпадут и элеваторная сеть даст ту работу, которая так необходима стране в целях рационализации и понижения накладных расходов по хлебообороту.

Главной притягательной силой элеваторов за истекшие две кампании была возможность обработки (очистка, провеивание, подсортировка, шастанье) и просушки зерна. По крайней мере, из всего зерна в количестве 991.110 тонн поступившего на элеваторы в 1925/26 г., было обработано 671.600 тонн, т.-е. 68%, и сверх того просушено 310.458 тонн, т.-е. свыше 31%. Соответствующие количества для 1926/27 года: поступление — 1.230.490 тонн, обработка — 792.060 тонн, т.-е. 65%, просушка — 405.150 тонн, т.-е. 33%.

Значительное, сравнительно, количество от всего поступления зерна в элеваторы относится к зерну, непосредственно заготовленному элеваторами: в 1925/26 г. элеваторы закупили 204.650 тонн, более 21% поступления, в 1926/27 г. закупили 327.030 тонн, т.-е. более 26,5% поступления.

В связи с некоторым повышением работы элеваторов, особенно по очистке, сушке и закупке зерна, находится и наметившаяся тенденция к улучшению финансовых результатов их работы. Если учитывать только эксплуатационные расходы, то внутренние элеваторы дали в 1925/26 г. убытка 725 тыс. руб., а в 1926/27 г. — прибыли 360 тыс. руб. Но если причислить сюда же, вместо не вошедших отчислений на амортизацию, расходы на капитальный ремонт этих элеваторов в 1925/26 г. — 1.400 т. руб., а в 1926/27 — 980 т. руб., то получится убыток по обеим кампаниям: за 1925/26 г. — 2.125 т. руб., за 1926/27 г. — 620 т. руб., что дает на тонну оборота за 1925/26 год 2 р. 15 к. и за 1926/27 г. — 51 к. Но даже если присчитать и эти убытки, то и тогда работа через элеваторы окажется выгоднее, чем через амбары заготовителей, ибо расход на тонну зерна в этом случае для кампании 1926/27 года составил бы 5 р. 75 к. Этот расход, понятно, сам по себе малым почитаться не может, но представляется более или менее естественным, если учесть ничтожность оборотов всей сети.

#### Портовые элеваторы.

Работа портовых элеваторов за две последние кампании в своих главнейших частях видна из таблицы, помещенной во II части Ежегодника (см. табл. 122, стр. 75).

Работу Ростовского элеватора нельзя принимать в расчет, так как по состоянию своего оборудования он не играет никакой роли в деле экспорта. Не следовало бы принимать в расчет и Одесский элеватор, расположенный вдали от порта, что не дает возможности использовать его сколько-нибудь значительно для вывоза.

Данные этой таблицы с первого взгляда довольно благоприятны: хлебоэкспортный аппарат с каждым годом все более и более привыкает к пользованию элеваторами. Часть хлебных грузов при всех условиях может и даже должна проходить мимо элеватора (непосредственная погрузка на пароходы, прибытие грузов в отдельные дни, превышающее приемную способность элеватора). Учитывая это обстоятельство, нужно признать, что и в Новороссийске, и в Ленинграде, и в Николаеве едва ли можно было за последнюю кампанию повысить использование элеваторов по отношению к зерновому вывозу. А так как через три названные порта вместе с Одессой прошло до 60% всего вывоза, то ясно, что уже и теперь портовые элеваторы являются весьма важным фактором в деле организации всего хлебного экспорта.

Однако достигнутые результаты не вполне удовлетворительны. Обороты элеваторов (без Одессы и Ростова) колебались

в пределах от 2,68 до 5,17 в год и только один Николаев сделал за последнюю кампанию 11,25 оборота. При повышении вывоза и Ленинград и Новороссийск способны проделать такую же работу, сейчас же они работали с недогрузом. А впредь до повышения зернового экспорта можно пожелать, чтобы Новороссийский и Ленинградский элеваторы, которые обладают помещениями для напольного хранения грузов, были бы использованы для хранения жмыха, что может чувствительно повысить оборот этих элеваторов, так как за две последние кампании жмыха прошло через Ленинград и Новороссийск от 27 до 33% зернового вывоза через эти порты.

Передача жмыха для повышения доходности элеваторов, а, следовательно, для понижения общих расходов по экспорту, является тем более важной, что общие результаты работы портовых элеваторов в смысле доходности более чем скромны: в кампанию 1925/26 г. портовые элеваторы дали убытка 26.100 руб., а за 1926/27 год — 57.587 руб. прибыли. В действительности же, если причислить расходы на капитальный ремонт — 176 т. руб. за 1925/26 г. и 325 т. руб. за 1926/27 г., а всего за две последние кампании 501 т. руб., то получится убыток в 469.513 рублей, и это — несмотря на сравнительно благоприятные результаты в смысле оборота.

Правда, убыток этот в значительной степени зависит от сравнительно невысокой таксы сборов за элеваторные операции, что и сказывается понижением расходов на тонну хлеба, прошедшего через порты: в то время как в Новороссийске расходы по погрузочно-разгрузочным работам на тонну хлеба, прошедшего через общие склады, составили в 1926/27 г. 3 р. 93 к. — те же расходы для хлеба через элеватор оплачивались только суммой 1 р. 62 к. То же сопоставление для Ленинграда дает 3 р. 30 к. и 1 р. 90 к., для Николаева — 3 р. 45 к. и 1 р. 45 к. При общем количестве зерна, прошедшего через 4 порта за две последние кампании в 1.740.840 тонн, выведенный выше общий убыток дает дополнительный расход на тонну зерна в 27 коп., что много ниже указанной выше разницы оплаты прохождения зерна через склад и через элеватор. Отсюда вывод — возведение элеваторов в портах диктуется интересами понижения расходов по экспорту хлеба.

Кроме непосредственного понижения расходов по перевалке в портах из зерна, поступившего в портовые элеваторы за две кампании около 18% было подвергнуто очистке, провеиванию или подсортировке, что, понятно, значительно повысило цену этого зерна. Кроме того в 1925/26 г. в Новороссийске начала действовать зерносушилка, а в 1926/27 г. — и в Николаеве. Просушено на этих элеваторах 109.460 тонн. Особое значение имела работа Новороссийской сушилки для просушки влажной кавказской кукурузы.

Строительство портовых элеваторов для пятилетия 1926/27—1930/31 г.г. намечено весьма значительное: предполагается оборудовать элеваторами Николаев (элеватор уже строится), Мариуполь, Херсон, Ростов, Туапсе, Мурманск, Ленинград и приступить к постройке второго элеватора в Новороссийске. Понятно, до осуществления этой программы потребуются тщательные экономические и технические изыскания, в результате которых в программу могут быть внесены те или другие коррективы, но важно то, что правительством в этом вопросе берется вполне твердый курс, результатом коего будет дальнейшее улучшение и удешевление советского хлебного экспорта.