С. В. Бернштейн-Коган и И. К. Либин

Перспективы транспортного хозяйства на 1927/28—1931/32 гг.

Работы последнего полугодия внесли существенные изменения в первоначальное построение перспективного плана транспорта, отраженное в соответствующих главах книги „Перспективы развертывания народного хозяйства СССР на 1926/27—1930/31 гг.“ Уточнение плана, предпринятое вскоре после издания „Перспектив“, в виду необходимости внести поправки в начальный год плана и отодвинуть конечную дату плана на 1931/32 г., развернулось в широкую работу, завершившуюся коренным пересмотром всего построения плана. Чтобы оценить значение тех видоизменений, которым подвергся перспективный план транспорта, отметим в нескольких словах причины, вызвавшие общий пересмотр плана.

1. Железные дороги

Первоначальный вариант перспективного плана был составлен в то время, когда работа транспорта и ее финансовые результаты на 1926/27 г. еще не могли быть установлены в достаточно надежном и обоснованном виде. Ряд тарифных мероприятий, проведенных в 1926 г., не мог еще отразиться в данных даже предварительной отчетности; поэтому в контрольных цифрах и смете НКПС на 1926/27 г. одна из основных данностей — средняя тарифная ставка, исчисленная с учетом произведенных в 1926 г. повышений тарифов, носила, неизбежно, в значительной мере гадательный характер. Не могло быть установлено с достаточной точностью также и влияние повышения тарифов на размеры пассажирских и товарных перевозок, а следовательно, и на общий доход железных дорог. Имеющиеся в настоящее время предварительные отчетные данные показывают, что возможности роста доходов железных дорог были значительно переоценены в контрольных цифрах 1926/27 г.

Ко времени окончания пересмотра плана—ноябрь 1927 г.— уже имелись предварительные отчетные данные за 1926/27 г. и были составлены и утверждены контрольные цифры 1927/28 г. Конечно, в исчислениях на 1927/28 г. также возможны и ошибки и недостаточный учет факторов, влияющих на работу транспорта, но во всяком случае построение тарифных ставок и дохода 1927/28 г., основанное на опыте годового действия повышенных тарифов, может претендовать на большую точность, нежели соответствующие данности контрольных цифр 1926/27 г.

Нам уже неоднократно приходилось отмечать, что определение вероятной динамики основных показателей работы как железнодорожного, так и водного транспорта, встречает затруднения в том, что мы можем принимать к учету лишь небольшое число последних лет, начиная с 1923/24 г. Более ранние годы, отвечавшие первому периоду восстановительного процесса, мало показательны для ориентировки на дальнейшую динамику показателей работы транспорта. Ко времени пересмотра плана ряд цифр предшествующих лет увеличился на два года, что значительно облегчило оценку намеченного первоначальным вариантом плана роста грузооборота и изменения прочих показателей, но вместе с тем заставило внести существенные поправки в исчисления первоначального зарианта.

Затем, во время переработки плана была внесена новелла крупного методологического значения—было признано необходимым дать перспективный план в двух вариантах — отправном и оптимальном. Необходимо отметить то значение, какое приобретает тот и другой вариант в транспортном плане.

Если принять, что отправной вариант должен исходить из необходимости закрепления достигнутых позиций и подготовки к возможности дальнейшего роста, то задания первоначального варианта окажутся довольно близкими к указанным заданиям отправного варианта. В результате проделанной на транспорте восстановительной работы, железные дороги в настоящее время справляются с грузооборотом, равным довоенному. Крупные капитальные вложения в существующую сеть определены в плане с таким расчетом, чтобы и далее дороги могли переработать растущий грузооборот, имея и некоторый резерв пропускной способности. Очевидно, что отставание роста пропускной способности дорог от роста грузооборота было бы шагом назад, потерей позиции.

С водным транспортом дело обстоит гораздо острее — пароходства не только работают на пределе провозной способности, но частично не могут удовлетворить спроса на перевозки. Форсированное судостроение и повышенный размер капитальных работ на водопутях необходимы только для закрепления положения и удельного веса водопутей в общей транспортной системе СССР.

Коснемся также вопроса о новом железнодорожном строительстве. Здесь мы уже теряем завоеванные позиции. Расширение сети идет медленнее общего под'ема экономического уровня хозяйства СССР: обслуженность страны железными дорогами падает. Намеченный планом масштаб железнодорожного строительсльва, кажущийся на первый взгляд довольно значительным, еще не дает возможности стабилизировать показатель обслуженности. Задача эта достигается лишь в течение более продолжительного периода генерального плана, в ближайшее пятилетие коэфициент обслуженности падает.

При таких условиях пересмотр первоначального варианта перспективного плана в части капитальных вложений должен был свестись к пересмотру тех работ, которые давали резервы пропускной, а провозной способности, и к распределению затрат на эти работы на более продолжительный срок, нежели первоначально намечалось.

Переходя к оптимальному варианту плана, необходимо отметить, что вариант этот для транспорта является выводным в части, касающейся существующей сети путей сообщения. Увеличенная продукция промышленности и сельского хозяйства по оптимальному варианту корреспондирует повышенным цифрам грузооборота, определяющим, в свою очередь, и увеличенный размер капитальных затрат. Отличием оптимального варианта от отправного служит также несколько больший масштаб резервов.

Иной характер имеет оптимальный вариант в части нового транспортного строительства, которое следует рассматривать, как возбудитель роста производительных сил страны. В отправном варианте предусмотрено новое строительство, предназначенное по преимуществу для улучшения межрайонных сообщений и для вскрытия и освоения новых крупных районов. Местные нужды транспортного обслуживания получили отражение в первоначальном, равно как и в отправном варианте лишь в слабой степени. В данном вопросе Госплану СССР необходимо сотрудничество республик и областей.

На последнем С'езде президиумов госпланов союзных республик (ноябрь 1927 г.) впервые было произведено сопоставление общего плана, составленного Госпланом СССР, с построениями госпланов союзных республик. Хотя планы республик, в общем, представляют лишь предварительные наброски, требующие дальнейшей разработки, но и в этом виде они позволили подойти к построению оптимального варианта нового железнодорожного строительства. Получившийся набросок оптимального плана ни в коем случае, однако, нельзя считать завершенным — для этого необходима еще длительная и углубленная работа Госплана СССР, госпланов республик и НКПС.

Переходя к характеристике вновь составленных вариантов плана железнодорожного транспорта, приведем сопоставление основных данностей плана по отправному и оптимальному варианту с соответственными данностями первоначального построения.

Общий пробег пассажиров (мрд. пасс./*км*)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первоначальный вариант. . . .	15,4	19,0	23,4	27,0	28,8	30,5	32,0	34,1	—
Отправной вариант.				21,5	22,75	24,2	25,6	27,0	28,2
Оптимальный вариант.				21,5	22,75	24,5	26,4	28,5	30,8

Поправки, как видно из таблицы, весьма существены и направлены в сторону уменьшения намечаемого пробега. Пробег пассажиров 1931/32 г. даже по оптимальному варианту намечен в меньшей цифре, нежели предполагалось по первоначальному варианту на 1930/31 г. Поправка эта вызвана резким снижением размера пассажирских перевозок против плана 1926/27 г., обусловленного рядом факторов, возникших, примерно, в одно и то же время: повышение тарифов, уменьшение поездок в связи с режимом экономии и мероприятия по экономическому регулированию торговли. Перелом кривой роста пассажирского движения обязывал к максимальной осторожности при назначении цифр плана.

Общее количество отправленных грузов (млн тонн)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первоначальный вариант. . . .	67,5	83,4	116,7	131,0	145,8	157,3	169,0	180,2	—
Отправной вариант.				136,6	150,6	162,9	175,6	188,2	200,0
Оптимальный вариант.				136,6	150,6	165,6	180,5	196,7	213,0

Грузооборот 1926/27 г. несколько превысил предположения плана (на 4,3%). Повышение исходной данности заставило поднять цифры грузооборота по отправному варианту с сохранением принятого ранее темпа. Грузооборот оптимального варианта определен, как уже было упомянуто, с учетом увеличения количества продукции, намечаемого по оптимальному варианту промышленности и сельского хозяйства.

Средний пробег грузов (*км*)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первоначальный вариант. . . .	500	568	588	586	586	586	586	586	—
Отправной вариант. . . .	500	568	590	608	610	613	615	617	620
Оптимальный вариант.									

Как известно, средняя дальность пробега грузов наиболее трудно поддается предвидению, так как величина ее определяется факторами, действующими в противоположных направлениях. Стабильная величина пробега, принятая в первоначальном варианте, условно выражала направление равнодействующей означенных факторов. Однако, отчетные данности последних лет показывают, что причины органического роста дальности пробега (рост грузоспособности окраин) превалирует над организационными мероприятиями, направленными к устранению излишне дальних нецелесообразных пробегов. В пересоставленных вариантах слабо повышающиеся цифры средней дальности пробега условно отражают общую тенденцию.

Общий пробег грузов (мрд. *т/км*)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первонач. вариант	33,7	47,4	68,9	76,9	85,5	92,3	98,9	105 7	—
Отправной „				83,0	91,9	99,9	108.0	116.1	124.0
Оптимальн. „				83,0	91,9	101,5	111,0	121,4	132,0

Приведенный пробег (мрд. *т/км*)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первонач. вариант	49,1	66,4	92,3	103.5	113,8	122.2	130,5	139,3	—
Отправной „				104.5	114,6	124,1	133,6	143.1	152.2
Оптимальн. „				104,5	114,6	126,0	137,4	149,9	162,8

Данные таблиц показывают, что уменьшение пробега пассажиров вполне компенсируется увеличением грузового пробега, и, в конечном результате, общая работа железных дорог по отправному варианту весьма близка к предположениям первоначального варианта (превышение на 2,7%).

Не останавливаясь детально на составе грузооборота по новым вариантам плана, отметим лишь, что, как показали последние отчетные данные, количество грузовых перевозок, дорого оплачиваемых (багаж, пассажирская и специальная скорости), в первоначальном варианте плана было переоценено и поэтому подвергнуто значительному изменению, что видно из следующей таблицы, в которой приведены данные на 1930/31 г. (конечный год первоначального варианта в млн. *т/км*):

Наименование грузовых перевозок	Первонач. вариант	Отправной вариант	Оптимальн. вариант
Багаж	382	240	260
Пассажирская скорость . . .	706	700	730
Специальная „ . . .	353		

На основании тех же отчетных данных выяснилась необходимость внесения коррективов и в исчисления средних тарифных ставок пассажиро километра и тонно-километра малой скорости. Вместо ставок 1,374 коп. с пасс./*км* и 1,479 коп. с *т/км* в новых вариантах приняты ставки 1,34 коп. с пасс./*км* и 1,372 коп. с *т/км*. В основание исчисления указанных ставок была положена предпосылка, что грузовые и пассажирские тарифы, в соответствии со ставкой плана на усиленное развитие окраин, индустриализацию страны и понижение себестоимости продукции, не должны подвергаться общему огульному повышению, а могут лишь частично корректироваться.

Указанные поправки состава грузооборота и средних тарифных ставок отразились на доходе железных дорог в сторону его значительного снижения против первоначальных исчислений.

Денежный доход железных дорог (млн. руб.)

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Первонач. вариант	668,0	907,6	1.305.5	1.618,8	1.771.0	1.903,7	2.034,2	2.168,6	—
Отправной „	668,0	907,6	1.305,5	1.480,0	1.630,0	1.759,2	1.893,4	2.026,9	2.154,2

Общая сумма денежного дохода за пятилетие 1927/28—1931/32 гг. составляет 9.463,7 млн. руб. по отправному варианту и 9.794,7 млн. руб. по оптимальному.

Для сравнения денежного дохода железных дорог по первоначальному и отправному вариантам возьмем пятилетие 1926/27—1930/31 гг.; общая сумма дохода по первоначальному варианту составляла 9.496,3 млн. руб.; по отправному же варианту соответствующая сумма составляет 8.789,5 млн. руб. Если сделать примерный расчет на пятилетие 1927/28—1931/32 гг., приняв по первоначальному варианту доход 1931/32 г. в 2.303 млн. руб., то общий доход по первоначальному варианту получится 10.180,5 млн. руб. против 9.463,7 млн. руб. по отправному варианту.

Для суждения о масштабе развития железнодорожного транспорта, намечаемого по отправному и оптимальному вариантам, приведем несколько показателей работы железных дорог в 1931/32 г. в сопоставлении с соответствующими данными 1926/27 и 1913 гг.

Наименование данностей	1913 г.	1926/27 г.		1931/32 г.			
		Размер в %% к 1913 г.		Отправ. вариант, размер в %% к 1913 г.		Оптим. вариант, размер в %% к 1913 г.	
Общий пробег пассажиров (мрд. пасс./*км*)	25,2	21.5	85,3	28,2	111,9	30,8	122.2
Общее количество грузов (млн. тонн)	132,4	136,6	103 2	200.0	151.1	213,0	160,9
Общий пробег грузов (мрд *т/км*) .	65,7	83,0	126,3	124,0	188.7	132,0	200,9
Приведенный пробег (мрд *т/км*) . .	90,9	104.5	115.0	152,2	170.7	162,8	179,1
Эксплоатационная длина (*км*) . .	58.162	76.189	131,0	83.607	143.7	—	—
Густота движен. на 1 *км* (в млн. *т/км*)	1.526	1.372	89 9	1.820	119,3	—	—

Уже в 1926/27 г. общая работа железных дорог по перевозкам грузов превышала довоенную, но перевозки пассажиров и средняя густота движения еще не достигли довоенных размеров. В отношении последней данности необходимо, однако, отметить, что за время с 1913 г. по 1927 г. длина сети увеличилась на 18.000 *км* за счет достроенных и вновь сооруженных линий, характеризующихся относительно слабым движением. На наиболее ответственных грузовых направлениях старой сети еще в 1924/25 г. мы имели густоту движения, значительно превышающую довоенную. Для 1931/32 г. работа железных дорог уже по всем показателям превысит довоенную, и притом значительно. Отсюда вытекает, что даже для сохранения существующего ныне положения, не задаваясь целью создать сколько-

нибудь значительные резервы пропускной и провозной способности, необходимо произвести крупное капитальное строительство для усиления существующей сети, сооружения разгружающих линий и пополнения парка подвижного состава. На ряду с этим необходимо обеспечить необходимыми средствами возможно полное удовлетворение эксплоатационных потребностей.

Указанные условия определяют тот минимум затрат, который должен быть предусмотрен отправным вариантом даже при учете того обстоятельства, что собственные средства железнодорожного транспорта, в виде его чистого дохода, определяются в значительно меньших суммах, нежели то намечалось первоначальным вариантом плана.

Общий характер поправок, внесенных в расходную часть плана, виден из нижеследующей таблицы:

Наименование данностей		1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	Итого: За 4 года 1927/28—1930/31 гг.	Итого: За 5 лет
Контингент (тыс.)	первонач.	816.0	844,0	872,0	900,0	—	—	—
	отправн.	770,0	801,5	833,5	865,5	896,0	—	—
Средн. мес. ставка (руб.)	первонач.	71,04	74,54	78,32	82,24	—	—	—
	отправн.	72,15	75,60	79,38	83,35	87,52	—	—
Расход на зарпл. (млн. руб.)	первонач.	800.9	869,8	943,6	1.022,6	—	3.636,9	—
	отправн.	765,5	834,1	910,3	991,9	1.077,5	3.501,8	4.579,3
Проч. денежн. расх. экспл. (млн. руб.)	первонач.	584,2	589,4	592,8	586,9	—	2.353,3	—
	отправн.	570,5	594,8	613,7	628,4	635,4	2.407,4	3.042,8
Общий расход эксплоатации (млн. руб.)	первонач.	1.385,1	1.459,2	1.536,4	1.609,5	—	5.990,2	—
	отправн.	1.336,0	1.428,9	1.524,0	1.620,3	1.712,9	5.909,2	7.622,1
Чистый доход (млн. руб.)	первонач.	385,9	444,5	497,8	559,1	—	1.887,3	—
	отправн.	294.0	330.3	369,4	406,6	441,3	1.400,3	1.841,6
Коэфициент эксплоатации	первонач.	78,2	76,7	75,5	74,2	—	—	—
	отправн.	82,0	81,2	80,5	79,9	79,5	—	—
Оборотный капитал (млн. руб.)	первонач.	25,0	25,0	25,0	13,0	—	88,0	—
	отправн.	8,5	23,1	7,8	4,8	5,0	44,2	49,2
Новые работы (млн. руб.)	первонач.	577,8	715,2	775 4	770,5	—	2.838,9	—
	отправн.	323,0	595,9	710,0	712,3	709,3	2.314,2	3.050,5
Постройка ж. д. (млн. руб.)	первонач.	80,0	150,0	240,0	372,5	—	842,5	—
	отправн.	82.1	171,9	287,7	410,7	409,9	952,4	1.362,3
Итого капитальных вложений (млн. руб.)	первонач.	657,8	865,2	1.015,4	1.143,0	—	3.681,4	—
	отправн.	405,1	767,8	997,7	1.123,0	1.119,2	3.293,6	4.412,8
Всего расходов (млн. руб.)	первонач.	2.067.9	2.349,4	2.576,8	2.765,5	—	9.759,6	—
	отправн.	1.749.6	2.219,8	2.529,5	2.748,1	2.837,1	9.247,0	12.084,1
Дефицит (млн. руб.)	первонач.	296,9	445,7	542,6	596,9	—	1.882,1	—
	отправн.	119,6	460,6	636,1	721,2	682,9	1.937,5	2.620,4

Эксплоатация железных дорог за последние годы характеризуется последовательным улучшением использования подвижного состава и повышением технических показателей. Планом намечается дальнейший ход рационализации работы железнодорожного транспорта и дальнейшее повышение показателей использования подвижного состава. Общие результаты намечаемого планом улучшения

работы железных дорог могут быть выражены в следующих цифрах. При затрате в 1926/27 г. работы на 1 млн. приведенных *т/км* 4.159 паровозо/*км* и 2.981 поездо/*км*, в 1931/32 г. потребуется соответственно 3.775 паровозо/*км* и 2 718 поездо/*км*, что составит к 1926/27 г. соответственно 90,8% и 91,2%.

При определении расходов эксплоатации планом предусматривается не только улучшение использования подвижного состава, но и рационализация использования топлива и материалов, необходимых для совершения перевозок. Расход на означенные материалы определяемый по измерителю на 1 осе/*км* для 1926/27 г. составлял 1,42 коп., а для 1931/32 г. определен в 1,34 коп., т.-е. предусматривается понижение измерителя на 5,6%. Такой скромный, на первый взгляд, размер улучшения в расходовании материалов об'ясняется тем, что уже к 1926/27 г. железными дорогами достигнуты существенные результаты, и дальнейшие улучшения возможны лишь в связи с технической реконструкцией подвижного состава и железнодорожных устройств, а конечные этапы этой реконструкции лежат за пределами взятого в плане пятилетия.

Материальные расходы, не зависящие или, правильнее, мало зависящие от движения, определяющие собою содержание и ремонт пути и станционных устройств и выражающиеся обычно измерителем на 1 километр пути, согласно предположениям плана, повышаются с 2.917 руб. в 1926/27 г. до 3.290 руб. в 1931/32 г., т.-е. примерно на 12,8%, при росте приведенных тонно-километров на 44,7%. Повышение расходов, не зависящих от движения, отвечает приведенному выше требованию о полноте удовлетворения эксплоатационных потребностей и недопущении дальнейшей запущенности ремонта.

При определении размера главнейшей статьи эксплоатационных расходов — зарплаты — было принято, что контингент работников, составлявший в 1926/27 г. 794 тыс., понижается в 1927/28 г., примерно, до 770 тыс. человек, т.-е. на 3% против 1926/27 г.; в дальнейшем контингент будет повышаться в связи с ростом движения, но темп повышения контингента в виду повышения производительности труда предполагается вдвое меньше, нежели темп прироста движения. Таким путем определен контингент 1931/32 г. в составе 896 тыс. человек. Предположенное повышение производительности труда на железных дорогах характеризуется следующими цифрами. При росте количества работников на 1 километр пути в 1931/32 г. против 1926/27 г. на 3,4%, количество *т/км*, приходящихся на 1 работника, повышается на 28,5%.

План предусматривает непрерывный рост среднего годового заработка рабочего в размере 5% в год. Вместе с тем, предусматривается понижение цен на материалы в размере 26% для 1931/32 г. по сравнению с 1926/27 г.

В зависимости от указанных предположений себестоимость перевозки, определяемая для 1926/27 г. в 1,210 коп. на 1 приведенный

т/км, снижается к 1931/32 г. до 1,125 коп., или на 7,0%, при чем доля себестоимости по рабсиле повышается на 1,6%, а по материалам снижается на 18,7% против 1926/27 г. Здесь необходимо кратко пояснить видимое противоречие между снижением материальной части себестоимости на 18,7% при снижении цен на материалы на 26%. Это противоречие об'ясняется повышением нормы расходов, малозависящих от движения на 12,8% к концу пятилетия, в связи с необходимостью усиления пропускной способности линий и поддержания их в состоянии, отвечающем густоте движения на сети. Если бы расходы этой категории за период пятилетия не повысились, то при снижении цен норма расхода выразилась бы для 1931/32 г. $\frac{2917 \times 74}{100} = 2.159$ руб. на 1 *км* против принятой планом $\frac{2917 \times 112{,}8 \times 74}{100 \times 100} = 2.434$ руб. Рост нормы расходов понижает эффект снижения цен до 16,5%. К расходам, зависящим от движения, применено снижение и за счет рационализации и за счет снижения цен. В результате материальная часть себестоимости снижается на 18,7%, увеличение же другой части расходов, входящих в себестоимость зарплаты, дает общее снижение лишь на 7%.

Общее улучшение условий эксплоатации дает прогрессирующее понижение коэфициента эксплоатации с 84 в 1926/27 г. до 79,5 в 1931/32 г.

Приведенные данности относятся к отправному варианту. Оптимальный вариант в части расходов эксплоатации построен по тем же измерителям; поэтому, не приводя деталей расчета, отметим лишь, что общая сумма расходов эксплоатации по оптимальному варианту за пятилетие составит 7.809,1 млн. руб., а общая сумма чистого дохода 1.985,6 млн. руб. при коэфициенте эксплоатации 79,7.

Новые работы на существующей сети железных дорог, представляющие собою наиболее крупную долю всех капитальных затрат на транспорт, разбиваются по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства следующим образом:

Новые работы на железных дорогах (млн. руб.) с учетом средней величины снижения цен

Наименование отраслей ж.-д. хозяйства	Всего за 4 года 1927/28—1930/31 гг.		Всего за пятилетие 1927/28—1931/32 гг.	
	Первонач. вариант	Отправн. вариант	Отправн. вариант	Оптим. вариант.
Путь	987,8	706,1	905,4	990,7
Жилстроительсто	190,8	128,1	185 3	186,2
Тяга	1.354,0	1.324,4	1.581,0	2.060.0
Связь	106,5	102,8	141,3	312,1
Электрификация	116,8	115,1	153,4	154,1
Хладотранспорт	35,1	24,5	31,8	34,1
Эксплоатация	43,0	35,6	46,3	46,5
Прочие	5,7	4,6	6,0	6,0
Итого	2 838,9	2.341,2	3.050,5	3.789,7

Увеличение размеров движения против довоенных и современное состояние основного имущества железных дорог, еще не восстановленного вполне до довоенного состояния, требует крупных капитальных вложений в железные дороги, направленных для достижения следующих целей:

а) окончания восстановления разрушенных и поврежденных сооружений и устройств;

б) расширения путевых и станционных сооружений и парка подвижного состава не только для переработки наличного грузооборота, но и для подготовки к его дальнейшему нарастанию;

в) реконструкции основного имущества железных дорог, направленной к повышению эффективности работы и к понижению себестоимости перевозок.

Из общей суммы новых работ по Службе Пути на пятилетие в 1.177,0 млн. руб. лишь около 100 млн. руб. предназначается на ликвидацию запущенности ремонта; все прочие расходы в подавляющей массе направляются на увеличение пропускной способности линий и узлов и на улучшение условий эксплоатации. Расходы на увеличение пропускной способности направляются не на количественное только расширение и усиление линий и узлов, но и на реконструктивные работы. Так, затраты по узлам предназначаются не только на увеличение протяжения и числа станционных путей, но и на перепланировку станций, об'единение станций в узлах и другие работы реконструктивного характера.

План не предусматривает полного удовлетворения нужд эксплоатации в части, касающейся технических и служебных зданий и жилищного строительства. В виду громадного размера этих затрат (так, полное удовлетворение потребности в жилищах требовало бы затраты свыше 600 млн. руб.), полное удовлетворение указанных потребностей приходится отнести за пределы пятилетия.

Сумма затрат на новые работы по службе тяги 1.706,0 млн. руб. почти полностью падает на постройку, оживление и оборудование подвижного состава; лишь 160 млн. руб., или менее 10%, падает на оборудование мастерских и разные расходы, в числе которых имеются и мелкие сравнительно расходы по подвижному составу.

Работы по подвижному составу имеют ярко выраженный реконструктивный характер.

Модернизация паровозов включающая работы по устройству пароперегревателей, подогрева воды и т. п., дает громадный эффект в смысле экономии топлива и окупается в весьма короткие сроки порядка 1,5 — 2 лет. Кредит на тепловозы предназначен на развитие опытного теплово-строения; период плана необходимо рассматривать, как подготовительный к дальнейшему более широкому развитию постройки и эксплоатации тепловозов, сулящих крупные выгоды благодаря экономии топлива и удобствам работы в безводных местностях.

Наконец, планом предусматривается развитие в период пятилетия работ по оборудованию подвижного состава автоматическими тормозами (98 млн. руб.) и автосцепкой (200 млн. руб.). Своеобразие автоматической сцепки железнодорожного подвижного состава заключается в том, что она не может быть использована до тех пор, пока весь парк не будет ею оборудован; если же все-таки попытаться вводить такие переделки в подвижном составе, чтобы можно было использовать автосцепку в процессе ее установки в подвижном составе, то не говоря о дополнительных больших расходах по временному оборудованию вагонов, не имеющих еще автосцепки, являющихся абсолютно потерянными после введения автосцепки на всем подвижном составе, создается еще угроза безопасному следованию поездов, так как характер самой упряжи для вагонов с автосцепкой (несквозная упряжь) существенно отличен от вагонов с обыкновенной стяжкой (сквозная упряжь). Когда весь парк будет подготовлен, переход на автосцепку может быть совершен в течение очень короткого времени. Только к 1935—37 гг. можно ожидать полного перехода к автосцепке; в настоящее время еще не выработан тип автосцепки, что впрочем не мешает начинать подготовку работающего подвижного состава (ходовых рам) и все новые вагоны строятся уже с рамами для будущей постановки автосцепки.

После проведения этих работ получится возможность полностью использовать мощность новых паровозов и получить в дальнейшем крупное повышение эксплоатационных измерителей, приближающихся ныне к пределу, определяемому современной слабой стяжкой. Автосцепка и автотормоза являются необходимой предпосылкой и для другой крупнейшей реконструктивной задачи — сверхмагистрализации железных дорог массового грузооборота, эксплоатационный эффект которых определяется весом поезда.

Тот же реконструктивный, по преимуществу, характер имеют и работы по службе связи, затраты на которые определены в сумме 152,5 млн. руб. на пятилетие. Преследуя задачи организации безопасности движения, указанные работы в значительной части (блокировка и централизация) направлены непосредственно на усиление пропускной способности, при чем эта цель достигается ими наиболее дешевым способом.

Работы по электрификации железных дорог, намеченные планом в сумме 165,5 млн. руб., представляют собой лишь подготовку к дальнейшему более широкому развитию электрической тяги на железных дорогах Союза ССР. Планом предусматривается электрификация пригородных участков Московского и Ленинградского узлов, Минераловодской ветви и Сурамского перевала, а также исследования, проектирование и приступ к работам по дальнейшему переходу наших дорог на электрическую тягу. В ближайшее время будут закончены исследования по электрификации Московско-Курской железной дороги и в случае благоприятного их результата, за счет кредита, намечаемого планом, может быть осуществлен приступ к указанной работе.

В отношении размеров железнодорожного строительства отправной вариант весьма мало отличается от первоначального; об ясняется это тем, что железнодорожное строительство по первоначальному варианту было намечено в ограниченном размере.

СССР, как и довоенная Россия, по сравнению с промышленными и аграрно-промышленными странами Западной Европы и Америки, является весьма отсталой в смысле железнодорожной обслуженности. Между тем, задания плана по всем отраслям хозяйства и по отдельным экономическим районам, пред'являют настоятельные требования к развитию нашей железнодорожной сети путем нового строительства в следующих направлениях:

а) развитие экономических районов СССР и проектируемое повышение их продукции требует улучшения межрайонной связи и снижения транспортных расходов на массовые грузы, т.-е. сооружения межрайонных магистралей и сверхмагистрализации линий массового грузооборота;

б) задачи колонизации, сельского и лесного хозяйства и горного дела в отдаленных районах выдвигают необходимость сооружения пионерных линий в означенные районы;

в) при нашей редкой сети задачи местного хозяйства требуют сооружения местных магистралей и под'ездных путей, повышающих общую обслуженность страны железными дорогами и сокращающих стоимость гужевого подвоза.

За последние годы железнодорожное строительство велось непрерывно (наша сеть против сети 1913 г. в пределах СССР увеличилась на 17.700 *км*), но оно было направлено почти исключительно на достройку железных дорог, начатых в довоенные и военные годы. Достройка части этих дорог не закончена и в настоящее время, и планом ставится задача полного окончания достройки незаконченных линий в течение пятилетия.

Разрешение правительством сооружения Туркестано-Сибирской магистрали кладет начало развертыванию нового крупного железнодорожного строительства.

План предусматривает постепенное развитие железнодорожного строительства до масштаба, отвечающего предположениям генерального плана.

План предусматривает приступ к сверхмагистрализации всех направлений, намечаемых генеральным планом, т.-е. Сибирского (с 1927/28 г. — линия Урал—Курган и достройка линии Казань—Свердловск), постройка линии Н. Новгород—Казань (с 1931/32 г.), Московско-Донецкого (с 1928/29 г., — не предрешая, будет ли сооружаться

новая дорога, переустраиваться существующие, или электрифицироваться Московско-Курская дорога) и Кривой Рог—Донбасс (с 1929/30 г.).

Из числа прочих линий, намечаемых планом, необходимо отметить следующие линии межрайонного значения: Туркестано-Сибирская, уже находящаяся в постройке; выход из Южной Сибири и и Заволжья к портам Азовского моря (Троицк—Орск—Оренбург—Уральск—Саратов—Миллерово); Канеловская—Недвиговская, представляющая собою звено выхода с Северного Кавказа в центр с обходом Ростовского узла и, наконец, Казань—Оренбург, имеющая задачу, помимо местного значения, связать кратчайшим путем (вместе с сверхмагистралью Нижний-Новгород—Казань) Средне-Азиатские республики с Центрально-Промышленным районом.

Все прочие железнодорожные линии, намечаемые планом, имеют характер или пионерных дорог или местных магистралей крупного значения.

Наконец, планом предусматривается также и сооружение более мелких местных линий и ветвей без титульного их обозначения.

Планом предусматривается развертывание строительства на протяжении 15.088 *км*; из этого количества будет закончено и поступит в эксплоатацию в 1931/32 г. всего лишь 8.318 *км.*, в соответствии с чем эксплоатационная длина сети СССР к концу 1931/32 г. составит 84.824 *км.*

Существенное отличие отправного варианта от первоначального заключается в том, что начало сверхмагистрализации Московско-Донецкого направления и сооружения линии Саратов—Миллерово перенесено с 1927/28 г. на последующий 1928/29 г.

В оптимальный вариант включено несколько железнодорожных линий, выдвинутых союзными республиками, как-то: Тулун—Усть-Кут, Усть-Сысольск—Котласская ж. д., сверх того, увеличено протяжение сооружаемых местных линий и ветвей, не распределенных по титулам, на 2.000 *км.*

Размеры затрат на усиление оборотного капитала железных дорог и на доведение его до нормальных размеров определены в сумме 49,2 млн. руб. по отправному и оптимальному вариантам, т.-е. в сумме, значительно меньшей нежели по первоначальному варианту. Возможность сокращения прямых расходов на оборотный капитал получилась в связи с произведенной в 1927 г. консолидацией задолженности НКПС по оборотному капиталу. Принятая в плане сумма получена на основании детально разработанного плана оздоровления состава оборотного капитала и доведения его до установленных СТО норм.

При намеченных планом капитальных вложениях и при учете годового износа основного капитала, не покрываемого ассигнованиями эксплоатационной сметы в размере 1,75%, стоимость основного имущества железных дорог возрастает по отправному варианту с 8 928,5 млн. руб. до 12.106,4 млн. руб. в 1931/32 г., т.-е. на 35,6% за пятилетие.

Общая сводка финансового плана железных дорог показывает что собственные средства железных дорог в виде их чистой прибыли оказываются недостаточными, и для выполнения всех намеченных планом работ и расходов по отправному варианту потребуются дополнительные ассигнования в размере 2.620,4 млн. руб. за пятилетие, в том числе 1.362,3 млн. руб. на новое железнодорожное строительство; по оптимальному варианту потребуется дополнительное ассигнование 3.462,6 млн. руб., в том числе 1.609,3 млн. руб. на железнодорожное строительство.

2. Речной транспорт

По речному транспорту, сверх варианта первоначального, опубликованного в „Перспективах развертывания народного хозяйства", разработаны, аналогично железнодорожному транспорту, еще два в следующих предположениях.

1) „Отправной вариант" исходит из предположения несколько замедленного темпа развития воднотранспортного хозяйства в целом, что влечет за собою как снижение финансирования в области водопутей (целиком состоящих на госбюджете), так и уменьшение дотации госпароходствам (предприятиям хозрасчетным и имеющим собственные ресурсы в виде амортизационных отчислений и дохода).

При построении варианта в части капитальных вложений принято: титульный список и об'ем работ, намеченных в первоначальном варианте, остаются без изменений и лишь срок выполнения их меняется, а именно четырехлетие 1927/28—1930/31 гг. растягивается в пятилетие 1927/28—1931/32 гг.

2) „Оптимальный вариант" построен в предположении, что темп развития грузооборота на воде будет значительно быстрее, чем в первоначальном варианте; соответственно усиливается и строительная деятельность путем, с одной стороны, сокращения сроков выполнения работ, намеченных по „первоначальному" варианту, а с другой — путем введения в программу части таких сооружений, которые в последнем были ранее совершенно исключены по соображениям финансовым.

Таким образом, работа водных путей характеризуется в этих трех вариантах цифрами нижеприведенной таблицы, при чем итоги первой строки (первоначальный вариант) несколько отличаются от соответствующих цифр в „Перспективах", так как год 1926/27 стал уже отчетным, а 1927/28 г. получил контрольные цифры Госплана СССР.

Перевозки по внутренним водным путям
(В млн. тонн)

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	За 5 лет
Первонач. . .	13,3	16,3	16,6	19,7	22,0	24,0	26,4	—	108,7
Отправной . .	13,3	16,3	16,6	19,7	22,7	25.7	28,8	32	128,9
Оптимальный	13,3	16,3	16,6	19,7	23,4	27,0	30,5	35	135,6

Перевозки пассажиров
(В млн. человек)

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	За 5 лет
Первонач. . .	14,1	15,5	15,9	16,8	17,7	18,5	19,3	—	88,2
Отправной . .	14,1	15,5	15,9	16,8	17,9	19,0	20,1	21,1	94,9
Оптимальный	14,1	15,5	15,9	16,8	18,2	19,3	20,5	22,1	96,9

Средний пробег на внутренних водных путях не имеет отчетливо выраженной динамики; поэтому во всех вариантах он принят в среднем в 840 *км* для грузов и в 125 *км* для пассажиров.

На основании этих соображений подсчитана работа водного транспорта во всех вариантах и определен его валовый доход. Средние ставки приняты со снижением за 5 лет от 0,492 коп. *т/км* в 1927/28 г. до 0,464 коп. в 1931/32 г.

Общий доход выражается цифрами (в млн. руб.):

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	За 5 лет
Первонач. .	69,0	93,7	97,5	106,4	119,0	130,3	143,1	—	596,3
Отправной .	69,0	93,7	97,5	106,4	122,3	138,4	155,4	171,4	693,9
Оптимальный	69,0	93,7	97,5	106,4	—	—	—	195,7	745,7

В расходной части смет по госпароходствам во всех вариантах сохранены общие директивы о повышении зарплаты по 5% в год и о снижении цен на металлы и топливо. При пересмотре обращено особенное внимание на уплотнение работы и сокращение расходов, что сказалось повышением дохода.

Результат эксплоатации, т.-е. превышение дохода над суммой текущих расходов плюс амортизационные отчисления, представляется в следующем виде (в млн. руб.):

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	За 5 лет
	Чистый доход за покрытие амортизации								
Первонач. . .	0.2	3,5	2,0	0,6	2,2	3,0	5,0	—	12,8
Отправной . .	0,2	3,5	2,0	0,6	2,4	4,3	9,7	10,9	27,9
Оптимальный .	0,2	3,5	2,0	0,6	—	—	—	19,2	42,6
	Отчислено на амортизацию								
Первонач. . .	7,5	14,2	15,5	13,1	14.6	16.0	17,7	—	76,9
Отправной . .	7,5	14,2	15,5	13,1	14,6	16,5	17,9	19,7	81,7
Оптимальный .	7,5	14,2	15,5	13,1	—	—	—	21,7	85,5

Ресурсы, помещенные в предыдущей таблице, назначаются на покрытие капитальных вложений, потребных для реального выполнения программы перевозок; однако, собственных средств госпароходств на покрытие стоимости всех новых работ нехватает и потребуются дотации по бюджету (в млн. руб.):

Варианты	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	За 5 лет
Первонач.	25,5	25,2	27.9	18,4	15,3	—	112,3
Отправной	3,7	22	58,4	44,0	29,0	20,3	173,7
Оптимальный . . .	3,7	—	—	—	—	25,7	201,7

В первой строке показаны цифры, первоначально исчисленные, во второй — за 1926/27 г. действительно данные, а 1927/28 г. — контрольные Госплана СССР.

В том числе собственно судостроение потребует:

Варианты	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	Всего за 5 лет
Первонач.	16,9	27,0	25,1	27,1	—	104,3
Отправной	17,0	41,8	42,8	37,4	37,0	176,0
Оптимальный . . .	—	—	—	—	52,5	219,2

В вариантах „отправном“ и „оптимальном“ пересмотрен коэфициент вздорожания судов как железных, так и деревянных, и увеличен в целях приближения его к полученному из опыта постройки последних лет.

Таким образом, госпароходства собственными ресурсами покрывают все капитально-восстановительные работы и новые в той части, которая падает на вспомогательное оборудование (пристани, склады, амбары, конторы, затоны, ремонтные мастерские и пр.); доля же расходов по созданию нового транспортного флота должна быть покрыта за счет бюджета почти полностью.

По содержанию внутренних водных путей в порядке варианты построены совершенно аналогично. Доходы Управления внутренних водных путей ничтожны (800 тыс. руб. в год) и составляются из мелких сборов за прописку судов и пр.

Расходы по водопутям в различных вариантах составляют:

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	Всего за 5 лет
Первонач. . .	21,6	28,1	35,4	46,9	62,1	79,6	95,3	—	319,3
Отправной .	—	—	—	40,0	53,0	66,0	80,1	90,3	329,4
Оптимальный	—	—	—	40,0	—	—	—	108,0	382,2

В том числе капитальные вложения в новые сооружения: гидротехнические, жилищно-строительные, технический и раз'ездной флот, ремонтные мастерские и связь,—составляют (в млн. руб.):

Варианты	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	Всего за 5 лет
Первонач. . .	5,5	6,1	7,0	8,0	13,4	25,3	35,8	—	87,5
Отправной .	—	—	—	8,0	14,1	19,7	25,8	30,8	98,4
Оптимальный	—	—	—	8,0	—	—	—	48,5	151,2
Волго-Дон .	—	—	—	—	—	—	—	—	111,0

Отправной вариант не заканчивает в пять лет процесс восстановления основных характеристик водных путей Союза в их довоенных нормах (транзитная глубина будет на некоторых плесах меньше довоенной, протяжение освещаемых участков меньше и т. д.; вариант же оптимальный восстанавливает довоенное положение полностью; однако, оба варианта дают значительное улучшение против 1913 г. на путях пионерных, до войны почти или вовсе не обслуживаемых (Селенга, Урал, Кура, Рион, Аму-Дарья, Или, Иссык-Куль).

3. Морской транспорт

План морского транспорта в части морских госпароходств ко времени издания „Перспектив“ не был еще достаточно разработан, поэтому в означенном труде нашла себе место лишь предварительная программа морского судостроения. Ныне означенный план уже более проработан и получил цифровое выражение в основных показателях, главнейшие из которых приведены в следующей таблице:

Показатели	1926	1927	Отправной вариант						Оптим. вариант	
			1928	1929	1930	1931	1932	Всего за 5 лет	1932	Всего за 5 лет
Грузооборот (в млн. тонн)	6,55	7,41	8,11	9,76	10,59	12,03	13,53	54,02	14.68	57,36
Общий доход (млн. руб.)	44,9	45,4	49,5	61,3	67 3	76,4	83,6	338,1	92,5	360,4
Расх. эксплоат. (млн. руб.)	43,25	41,5	45,6	56,7	62,3	69,6	74,6	308,8	79.6	321,8
Чистый доход (млн. руб.)	1,65	3,9	3,9	4,6	5,0	6 8	9,0	29,3	12,9	38,6
Судостроение в СССР	16,2	29 1	52,5	56,0	67 2	69,3	61,3	306,3	71,8	359,0
Судостроение за границей	—	4,5	2,0	4,0	6,0	9,0	12,0	33,0	16,0	53,0
Дотация по бюджету (без заграничн. судостроения)	—	23,1	48,5	52,0	63.2	62,0	48,9	274,6	—	316,0

Грузооборот морских пароходств определяется не ожидаемым спросом на перевозки, а исключительно наличием тоннажа; лишь на Каспийском море, где на Каспар падают все перевозки, грузооборот определен в зависимости от спроса, но с ограничением, вносимым, особенно к концу пятилетия, возможностью расширения тоннажа.

Грузооборот Совторгфлота растет по отправному варианту с 2,32 млн. тонн в 1927 г. до 5,63 млн. тонн в 1932 г., т.-е. на 143%, в то время как по Каспару соответствующий прирост составляет всего 37% (с 5,06 млн. тонн в 1927 г. до 6,92 млн. тонн в 1932 г.). Обновление флота пополнением нового тоннажа сказывается на улучшении общих условий эксплоатации, что может быть иллюстрировано следующим общим показателем. Чистый доход Совторгфлота, составлявший в 1927 г. 4% от валового дохода, поднимается в 1932 г. до 8,1%; то же по Каспару – с 13,7% до 15,3%, при чем тарифная ставка для Совторгфлота принята стабильной, для Каспара же — снижающейся с 1,01 коп. с *т/км* до 0,99 коп.

Оптимальный вариант характеризуется несколько расширенной программой судостроения, требующей крайнего напряжения наших судостроительных заводов; большим ростом тоннажа определяются и большие размеры работы морских госпароходств.

Расходы по гидрографической службе приняты в размерах, весьма близких к первоначальному варианту, и составляют за пятилетие 32,27 млн. руб. по отправному и 36,14 млн. руб. по оптимальному варианту.

Основные показатели плана морских торговых портов приведены в нижеследующей таблице:

Наименование данностей	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Грузооборот (млн. тонн). Отправной вариант	12,89	16,56	18,07	20,4	23,6	26,9	30,5	33,9
В том числе без портов Каспморя и Мурманска. Первоначальный вариант	—	--	15,6	18,7	21,9	25,0	28,9	—
В том числе без портов Каспморя и Мурманска. Отправной вариант	8,85	11,00	12,06	13,8	16,4	19,1	22,3	25,4
Доход (млн. руб). Первоначальный вариант	—	—	9,8	11,9	14,2	17,0	20,2	—
Доход (млн. руб.). Отправной вариант	8,47	9,19	9,3	9,7	11,4	13,4	15,5	17,9
Расходы эксплоат. (млн. руб). Первоначальный вариант	—	—	19,0	22,7	24,4	27,0	29,1	—
Расходы эксплоат. (млн. руб.). Оптимальный вариант	12,66	17,43	19,69	21,3	23,3	25,9	28,9	31,9
Капитальные вложения (млн. руб.). Первонач. вариант	—	—	17,6	32,5	45,1	62,9	68,0	—
Капитальные вложения (млн. руб.). Отправной вариант	8,28	11,3	14,7	22,7	33,7	44,7	49,3	51,7

Как видно из таблицы, грузооборот портов для 1926/27 г. оказался значительно преувеличенным, в связи с чем при проработке отправного варианта приняты значительно сниженные цифры. Понижением грузооборота об'ясняется уменьшение дохода и расходов эксплоатации. Что касается новых работ, то таковые сокращены как в виду меньших размеров ожидаемого грузооборота, так и в виду определившейся уже необходимости снижения расходов 1927/28 г. При намечаемом размере ассигнований программа расширения и переоборудования портов растягивается на лишний год.

Оптимальный вариант предусматривает несколько больший рост грузооборота (27,5 млн. тонн в 1931/32 г.) и соответственно большее развитие капитальных работ.

4. Шоссейные и грунтовые дороги

Общие цифры затрат на шоссейные и грунтовые дороги приведены в таблице на стр. 130.

Поправки, внесенные в отправной вариант по государственным дорогам, сводятся к понижению размера ассигнований, обусловленному сокращением намечавшихся ранее затрат в 1926/27 и 1927/28 гг. При этом внесено существенное изменение в расчет эксплоатацион-

Наименование расходов	Первоначальный вариант		Отправной вариант		Оптимал. вариант
	За 5 лет	За 4 года	За 4 года	За 5 лет	За 5 лет
	1926/27—1930/31	1927/28—1930/31	1927 28—1930/31	1927/28—1931/32	1927/28—1931/32
По дорогам государственного значения					
Общий расход (млн. руб.)	319,8	293,0	245,3	344,9	439,7
По дорогам местного значения					
Денежные расходы	392,3	335,7	367,0	506,3	506.3
Безденежные вложения	150,0	126,0	105,6	140,0	210,0
Всего по дорогам местного значения	542,3	461,7	472,6	646,3	716,3

ных расходов. Первоначальный вариант намечал достижение довоенных норм ремонтных расходов уже с 1927/28 г.; в пересоставленных вариантах повышение измерителей расхода на 1 километр происходит постепенно и достигает довоенных размеров лишь к концу пятилетия.

По капитальным вложениям, вследствие сокращения годичных ассигнований, об'ем работ по отправному варианту за 6 лет 1926/27—1931/32 гг., примерно, равен об'ему работ за пятилетие 1926/27—1930/31 гг. по первоначальному варианту.

Получаемое в результате намечаемых затрат по государственным дорогам улучшение их может быть охарактеризовано протяжением дорог улучшенного типа.

Протяжение дорог (*км*)	1927	Первонач. вариант 1931	Отправной вариант 1932	Оптимальн. вариант 1932
Шоссейные	11.531	16.521	16.521	19.386
Гравийные	2.805	4.805	6 305	6.305
Грунтовые профилированные	—	13.000	13.000	16.000
Итого дорог улучшенного типа .	14.336	33.326	35.826	41.691

Поправки по дорогам местного значения, несколько поднимающие денежные расходы и снижающие безденежные (льготный отпуск строительных материалов и трудовое участие населения), об'ясняются главным образом, уточнением первоначальных расчетов.

5. Общая сводка финансового плана [1]

Наименование данностей	Первоначальный вариант		Отправной вариант		Оптимал. вариант
	За 5 лет	За 4 года	За 4 года	За 5 лет	За 5 лет
	1926/27—1930/31	1927/28—1930/31	1927/28—1930/31	1927/28—1931/32	1927/28—1931/32
А Доходы					
Железных дорог (млн. руб.) . . .	9.496,3	7.877,5	7.309,5	9.463,7	9.794,7
Прочие (млн. руб.)	348,4	291,7	265,1	346,3	360,3
Итого (А)	9.844,7	8.169,2	7.574,6	9.810,0	10.155,0
Б. Расходы эксплоатации					
Железных дорог (млн. руб.) . .	7.271,1	5.990,2	5.909,2	7.622,1	7.809,1
Водных путей (млн. руб)	224,6	196,2	171,5	231,0	231,0
Портов (б/портов Каспморя) . . .	122,2	103,2	99,4	131,3	136,2
Шоссейных и грунтовых дорог .	159,8	139,9	125,9	169,6	184,0
Центр. и местных учреждений . .	60,0	50,0	38,5	50,5	50,5
Гидрографии	19,1	16 1	20,2	25,7	26,4
Итого (Б)	7.856,8	6.495,6	6.364,7	8.230,2	8.437,2
В. Оборотный капитал					
Железных дорог (млн. руб.) . . .	95,0	88,0	44,2	49,2	49,2
Речных госпароходств	[2]	[2]	24,0	28,8	28,8
Итого (В)	95,0	88,0	68,2	78,0	78,0
Г. Капитальные вложения [3]					
Железных дорог	3.041,4	2.838,9	2.341,2	3.050,5	3.789,7
Водных путей	94,8	87,7	67,6	98,4	151,2
Портов (без портов Каспморя) . .	226,1	208,5	109,4	148,8	178,3
Шоссейных и грунтовых дорог [4] .	160,0	153,1	119,4	175,3	255,8
Гидрографии	8,7	7,6	5,7	6,6	9,7
Постройка и достройка ж.-д. линий	880,0	842,5	952,4	1.362,3	1.609,3
Капит. влож. в морской флот . .	262,0	225,0	246,7	307,6	349,0
„ „ „ речной „ . .	97,0[5]	93,4[5]	129 4	144,9	172,9
Волго-Дон	88,4	87,6	88,0	111,0	111,0
Итого (Г)	4.858,4	4.543,9	4.059.8	5.405,4	6.626,9
Д. Прочие расходы	303,0	223,2	229,9	297,7	307,0
ВСЕГО (Б, В, Г, Д)	13.113,2	11.350,7	10.722,6	14.011,3	15.449,1
Дефицит	3.266,5	3.181,5	3.148,0	4.201,3	5.294,1

[1] В части требования к госбюджету.
[2] Включено в капитальные вложения в речной флот.
[3] Без капитального ремонта.
[4] Только дороги государственного значения.
[5] Включая и пополнение оборотного капитала.

В приведенной сводке весьма показательным представляется сопоставление данностей по первоначальному и отправному вариантам за четырехлетие 1927/28 — 1930/31 гг. Несмотря на значительное понижение цифры ожидаемого общего дохода по транспорту (около 600 млн. руб.), общий дефицит, выражающий собою размер требования транспорта к общему бюджету, несколько сокращается. Этот благоприятный, с бюджетной точки зрения, результат об'ясняется отчасти сокращением эксплоатационных расходов (на 130 млн. руб.) путем рационализации и повышения производительности труда, но, главным образом, обязан снижению капитальных вложений (почти на 500 млн. руб.), замедлению темпа реконструкции и повышения технического совершенства современных транспортных устройств.