

Рост дальности перевозки хлебных грузов и причины его

Отчетными данными о железнодорожных перевозках за 1926/27 г. устанавливается, что в этом году средняя дальность перевезенных всех грузов возросла до 601 км против 496 км 1913 г., т.-е. увеличилась на 21,2⁰/₀.

Отдельные главнейшие роды грузов дали разный прирост, из них первое место по приросту занимают хлебные грузы, дальность перевозки коих за 1926/27 г. определилась в 987 км против 539 км 1913 г., т.-е. прирост определился в 83,1⁰/₀. Следовательно, железные дороги Союза в 1926/27 г. выполнили по перевозкам хлеба добавочных против 1913 г. 6,9 мрд. тонно-километров, что составило одну двенадцатую всей грузовой работы железных дорог в этом году. Иными словами, в одиннадцать месяцев 1926/27 г. железные дороги выполнили все грузовые перевозки этого года, а двенадцатый месяц весь железнодорожный механизм работал по выполнению этого добавочного против 1913 г. пробега.

Эти добавочные 6,9 мрд. тонно-километров требуют и добавочных хозперевозок коммерческого движения, определяемых НКПСом для 1926/27 г. в 19,7⁰/₀ от пробега коммерческих грузов, каковым грузом в действительности, является весь хлеб. Таким образом, весь перепробег коммерческого движения, связанный с повышением средней дальности

перевозки хлеба, определяется в $\left(6,9 + \frac{6,9 \times 19,7}{100}\right) = 8,2$ мрд. тонно-километров.

Себестоимость этой работы в части расходов, зависящих от движения, обошлась железным дорогам в 54—55 млн. руб. (0,67 коп. с тонно-километра).¹ Сумма этого расхода, конечно, возрастет, если учесть расходы, мало зависящие и независящие от движения. Для выполнения этой добавочной работы по измерителям настоящего времени требуется добавочный парк подвижного состава в 700 паровозов и 30.000 вагонов.

Столь громадный расход сил и средств транспортного механизма на выполнение работы, экономическая рациональность которой в достаточной мере не освещена, обязывает нас поставить вопрос о том, в какой мере неизбежна эта работа, где заложены причины столь бурного роста дальности перевозки хлеба, можно ли и какими путями изжить хотя бы часть этой дальности, освободив транспорт от выполнения этой добавочной работы и расходов.

Вопрос этот по своему народнохозяйственному значению заслуживает внимательного исследования. Настоящая работа не претендует на сколько-нибудь исчерпывающее исследование. Наша задача более скромная — попытаться дать характеристику тех основных условий, кои так или иначе влияли на изменение конфигурации хлебных грузопотоков, вызывая увеличение или уменьшение дальности перевозки его и наме-

¹ Исчислено Е. В. Михальцевым по отчету 1925/26 г.

тить мероприятия к снижению дальности перевозки хлеба, а следовательно, к уменьшению ежегодной непроизводительной траты сил и средств железнодорожного транспорта.

После мировой войны и в результате революции и последующих этапов строительства СССР резко изменилась та обстановка, в которой сложился в дореволюционное время товарооборот страны. Это послужило причиной коренного изменения грузопотоков на путях сообщения. Рост дальности перевозки некоторых грузов, в том числе хлеба, являлся безусловным. В общих чертах главнейшими факторами увеличения дальности перевозки хлеба могут быть названы следующие моменты изменившейся хозяйственной обстановки. Отпали порты Балтийского моря и пункты западной сухопутной границы, через которые экспортировался в довоенное время хлеб, и отпало снабжение нынешних лимитрофов. К отпавшим балтийским портам и сухопутным границам в 1913 г. подвозился хлеб с больших средних расстояний: в 1584 км в порты и 1144 км к сухопутным границам.¹ В лимитрофы, главным образом, Польшу, хлеб подвозился со средних расстояний 876 км² (для Варшавы, Лодзи и Домброво). Отпадение этих перевозок должно было иметь своим следствием снижение общей средней дальности перевозки хлеба. Но им противопоставляется единый работающий на экспорт западный порт Ленинград. Подвоз хлеба к Ленинграду в 1925/26 г. совершался со средних расстояний в 1723 км.³ Это увеличение произошло потому, что Ленинград более дальний экспортный пункт на западе для некоторых вывозящих районов Европейской части Союза. Но основной причиной роста дальности перевозки этого хлеба является увеличение в общем экспорте через Ленинград роли сибирского хлеба, дальность перевозки которого возросла в сравнении с 1913 г. за счет вывоза хлеба из новых районов Сибири, освоенных после 1913 г. железнодорожными линиями (главным образом, Алтайской до Бийска и Семипалатинска и Кулундинской).

Экспорт через южные моря сильно сократился. Объем хлебных перевозок в южные порты в 1925/26 г. составил 12,1% от всех хлебных перевозок по сети, а в 1913 г. почти 22%. Столь резкое снижение удельного веса перевозок на коротких расстояниях (283 км), конечно, увеличивает общий средний пробег хлеба.

Далее, следует отметить, что падение речных хлебных перевозок безусловно имело следствием увеличение дальности возки хлеба по железным дорогам. На Волге, например, наблюдается, что пристани этой реки, особенно удаленные друг от друга, обмениваются хлебом не водой, каковой обмен относительно сократился, а по железным дорогам, если таковые подходят к ним. В силу этого средний пробег хлеба по Волге в 1925 г. сократился против довоенного (1913 г.) почти вдвое (в 1925 г. 55% довоенного).⁴ В то же время средние пробеги хлеба за 1913 и 1925/26 гг. к главнейшим пристаням Волги по железным дорогам возросли, как это видно из следующего сопоставления:

	1913 г.	1925/26 г.	1925/26 в % к 1913 г.
	в км		
Астрахань	682	1174	172,1
Саратов	233	422	176,8
Самара	216	1470	680,6
Казань	934	1485	159,0

¹ Сводная статистика перевозок Департ. ж. д. бывш. М. Ф., часть III.

² Там же.

³ Материалы по статистике П. С. НКПС, ЦСК, вып. 70, табл. V.

⁴ Ю. Приорова, Материалы статист. П. С. НКПС, ЦСК. Вып. 66.

	1913 г. в км	1925/26 г.	1925/26 в % к 1913 г.
Нижний-Новгород	911	1326	145,5
Ярославль	848	1000	117,9
Рыбинск	1429	1560	109,2
Тверь	838	1522	181,6

Конечно, это увеличение дальности жел.-дор. перевозок хлеба к перечисленным пристаням нельзя объяснить только сокращением речных хлебных перевозок, составивших (по весу) по 14 главнейшим пристаням Волги в 1926 г. 17,4% от 1913 г., но восстановление речных перевозок хлеба, безусловно, будет способствовать сокращению дальности перевозки хлеба по железным дорогам.

Из числа других причин роста дальности железнодорожной возки хлеба на Волгу следует отметить следующее обстоятельство. Годы гражданской войны, голода 1921 г., неурожаев в течение трехлетия 1922/23—1924/25 гг. оставили неизжитые до сих пор последствия в районах Средней и Нижней Волги.

Транспортный хлебный баланс Волжского района характеризуется цифрами (в млн тонн):¹

1913	+ 2,55
1922/23	+ 0,03
1923/24	+ 0,25
1924/25	+ 0,03
1925/26	+ 0,54

По отдельным хлебам: пшенице, овсу, ячменю в отдельные годы баланс был уже отрицательный, т.-е. Волжский район ввозил эти хлеба. Особенно неблагоприятен баланс по пшенице, как это видно из следующих цифр (в тыс. тонн):

1913	+ 942 ²
1922/23	— 31 ²
1923/24	+ 17 ²
1924/25	— 155 ²
1925/26	— 49 ³

На пополнение этих недостатков ввоз шел с Сев. Кавказа и восточных районов Союза, в том числе (главным образом) из Сибири, т.-е. с дальних расстояний. Это обстоятельство резко повлияло на дальность подвоза хлеба.

Очень большое влияние на рост дальности перевозки хлеба по железным дорогам имели хлебные перевозки в Среднюю Азию. В абсолютных цифрах поступление хлеба в Среднюю Азию возросло вдвое (177 тыс. тонн в 1913 и 337 тыс. тонн в 1925/26 г.).⁴ Роль Сибири в снабжении хлебом Средней Азии возросла, ибо в 1913 г. из Сибири в Среднюю Азию хлеб не перевозился, если не считать одного вагона, прошедшего в этом году из Сибири туда, теперь же, в 1925/26 г., из Сибири перевезено 106,3 тыс. тонн хлеба.

Снижение роли района Ташкентской дороги в снабжении Средней Азии усугубило картину, и мы видим, что в 1925/26 г. в Среднюю Азию хлеб поступал со среднего расстояния 2,338 км (Коканд, Самарканд, Наманган), тогда как в 1913 г. хлеб поступал с среднего расстояния 1,224 км,

¹ Материалы по динамике грузооборота ЦСУ. Выпуск 3, 1927 г.

² Там же.

³ Разница между ввозом и вывозом по материалам статистики НКПС, ЦСК. Выпуск 70.

⁴ В 1913 г. все хлебные грузы, а в 1925/26 девять главнейших хлебов.

а так как удельный вес хлеба назначением в Среднюю Азию в общих хлебных перевозках увеличился в три с лишним раза (перевозки эти составляли от всех хлебных перевозок в 1913 г. 0,8%, а в 1925/26 г. — 2,8%), то влияние этих перевозок на рост общей дальности хлебных перевозок надо признать безусловным.

Но самая крупная роль в увеличении средней дальности перевозки хлеба принадлежит Сибири.

Если бы Челябинский перелом не был полностью отменен в конце 1913 г., то его отменила бы революция, и сибирский хлеб получил бы свободный выход на внутренний рынок и экспорт. Выход сибирского хлеба (ржи, пшеницы, овса, ячменя, муки всякой, крупы, пшена) за Тюмень и Челябинск на запад может быть охарактеризован следующими цифрами (в тыс. тонн):

1913	569,3
1924/25	1.069,0
1925/26	1.067,2
1926/27	1.550 (данный предварит.)

По дальности перевозки этот хлеб можно разбить на следующие пять групп:

На расстоянии (км)	1913 г.		1925/26 г.	
	тыс. тонн	в %	тыс. тонн	в %
до 1.500	63,3	10,6	63,5	7,2
от 1.500 до 2.000	178,9	30,0	213,8	24,1
„ 2.000 „ 2.500	132,2	22,1	131,5	14,8
„ 2.500 „ 3.000	8,1	1,4	47,7	5,4
свыше 3.000	214,5	35,9	430,7	48,5
Итого	597,0 ¹	100,0	887,2 ²	100,0

На дальность перевозки этого хлеба влияет, с одной стороны, увеличение зоны потребления этого хлеба в Европейской части Союза, а с другой — то железнодорожное строительство Сибири, которое после 1913 г. присоединило к Сибирской магистрали части хлебных районов юга Сибири линиями в 500—600 километров.

Значение этой части сибирского хлеба в перевозках таково, что как показывают подсчеты роль его в общем увеличении дальности перевозки хлеба в 1925/26 г. можно оценить в 37—38%.

В направлении на восток сибирский хлеб также, увеличил свой пробег, ибо с отпадением поступления на Дальний Восток маньчжурского хлеба, все необходимое количество такового пошло туда с Томской и Омской дороги на громадных расстояниях.

Достаточно провести цифры, характеризующие эти пробеги, и в вопросе роста дальности сибирских хлебных перевозок будет очевидна большая роль хлебных перевозок на Дальний Восток.

В 1913 и 1925/26 гг. в Никольск-Уссурийский, Хабаровск, Первую речку и Владивосток хлеб поступал со следующих расстояний (в км):

	1913 г.	1925/26 г.
Никольск-Уссурийск	480 ³	1.349 ³
Хабаровск	836	2.132
Первая речка	573	2.799
Владивосток	716	1.744

¹ Вместе с семенами, отрубями, выжимками и прочими хлебными грузами.

² Распределено по назначению около 80% отправленного хлеба.

³ По тем же материалам сводной статистики.

Наконец, следует отметить факт включения в состав железнодорожной сети Мурманской ж. д., с ее хотя и небольшими (1% от всех перевозок по весу), но совершаемыми на громадных расстояниях хлебными перевозками. Это обстоятельство надо учесть, как фактор, увеличивавший среднюю дальность перевозки хлеба.

Для полной характеристики современной хозяйственной обстановки надо все изложенное дополнить указаниями на 1) изменения в составе хлебного грузооборота, 2) порайонную динамику посевов, сборов и заготовок, 3) изменения норм потребления отдельных главнейших хлебов и 4) изменения удельного веса районов в хлебных перевозках.

Состав хлебного грузооборота на железных дорогах в своих главнейших частях изменился, благодаря изменению состава перевозок на экспорт и внутреннее потребление. Изменение состава экспортных перевозок идет следующим порядком, где все перевозки на экспорт взяты за 100.

	1924/25	1925/26	1926/27
Рожь	1,4	7,3	13,3
Пшеница	0,7	30,6	45,6

Как видно, рост удельного веса пшеницы в экспортных перевозках опередил рост ржи. Это обстоятельство, несомненно, играет крупную роль в вопросе дальности перевозки хлеба.

Аналогичное явление наблюдается и в составе хлебных перевозок на внутренний рынок. Оно объясняется, главным образом, изменением состава норм потребления населением продуктов питания. За четыре года (1922/23—1925/26) в отношении хлебных продуктов можно констатировать неуклонное снижение потребления ржи и увеличение потребления пшеницы. Это явление характерно для сельского и городского населения, одинаково в потребляющей и производящей полосах. Особенно бурно растет норма потребления пшеницы среди сельского населения потребляющей полосы. Сдвиги эти могут быть охарактеризованы следующими цифрами норм на душу в день фунтов.¹

Потребляющая полоса	Сельское население		Городское население	
	Рожь	Пшеница	Рожь	Пшеница
1922/23	1,596	0,005	1,268	0,232
1923/24	1,682	0,002	1,016	0,441
1924/25	1,617	0,016	0,806	0,509
1925/26	1,487	0,049	0,709	0,581
По всему Союзу				
1922/23	1,263	0,306	1,020	0,495
1923/24	1,412	0,338	0,813	0,682
1924/25	1,258	0,348	0,586	0,752
1925/26	1,077	0,428	0,495	0,857

Увеличение потреблений пшеницы внутри страны и рост ее доли в экспорте нашло свое отражение в составе грузооборота железных дорог. Последнее можно видеть из следующего сопоставления, где все хлебные перевозки каждого года взяты за 100%.

	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27
Рожь	39,4	31,1	17,6	11,6	13,1
Пшеница	6,9	15,9	22,6	27,1	32,6

Роль ржи безостановочно и быстро снижалась до 1926/27 г., а пшеницы, наоборот, еще быстрее повышается и в 1926/27 г. удельный вес пшеницы в составе грузооборота выше довоенного (1913 г. 27,8).

¹ А. Е. Лосицкий, „Перспективы потребления продовольственных продуктов в Союзе“, „План. Хоз.“, № 4 за 1927 г.

Сокращение посевных площадей по районам шло неодинаково, больше пострадали центр, запад, северо-запад и меньше Украина, северо-восток и Сибирь, а восстановление идет интенсивнее в восточных районах и, особенно, в Сибири.

Заготовки хлеба расположились соответствующим восстановлению посевных площадей образом. Если все хлебозаготовки принять за 100^{0/0}, то по районам заготовки характеризуются следующими цифрами (в ^{0/0}):

	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27
Украина, Крым и Сев. Кавказ	57,6	38,4	58,8	48,3
Казахстан, Урал, Сибирь.	4,3	29,6	14,2	20,1

Увеличение поступления к перевозке пшеницы идет, главным образом, в восточных районах и на Сев. Кавказе. Этот сдвиг усматривается из следующей таблицы, где все поступление пшеницы к перевозке принято за 100 (в ^{0/0}):

	1913 г.	1925/26 г.
Волжский район	27,2	7,2
Центр.-Чернземный	4,0	1,5
Украина	25,8	23,8
Сев. Кавказ	20,5	35,1
Восточные районы	12,8	21,8

Благодаря росту поступления к перевозке пшеницы из отдаленных районов растет и ее средний пробег, каковой в 1913 г. составлял 417 км, а в последние годы увеличивался следующим образом:

	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27
Километров	680	627	893	890	1.216

Удельный вес районов по отправлению ржи, пшеницы, муки ржаной и пшеничной резко изменился таким образом, что рост дальности перевозки хлебов становится неизбежным. В то время как в 1913 г. первые места по отправлению принадлежали Украине (29,2^{0/0}), Волжскому району (16,6^{0/0}), Сев. Кавказу (14^{0/0}) и Центрально-Земледельческому району (12,1^{0/0}), а отправление остальных районов, избыточных по хлебной продукции, не превышало 3,4^{0/0} всех перевозок¹ ныне размеры перевозок из этих районов, кроме Сев. Кавказа, снизились, а перевозки хлебов Сев. Кавказа, Сибирского края и Казахско-Киргизского района увеличились. Наиболее сильно пострадавший район Волги восстанавливается медленно. Роль его по сравнению с 1913 г. упала более чем вдвое. Та же неблагоприятная картина в отношении дальности перевозки хлебов выявляется, если рассмотреть удельный вес районов по перевозке отдельных главнейших хлебов.

В 1925/26 г. в сравнении с довоенным (1913 г.) в перевозках ржи удельный вес Сев. Кавказа увеличивается в 5 раз, а Сибирского края вчетверо. За Украиной остается первое место как и в 1913 г.

По пшенице в послевоенный период высоко поднялись перевозки Сев. Кавказа и Сибирского края. Отправление волжской пшеницы в сравнении с 1913 г. упало вчетверо.

По вывозу ржаной муки в 1913 г. на первом месте стояли районы Центрально-Земледельческий (24,5^{0/0}), Волжский (21,7^{0/0}) и Волго-Кам-

¹ Все цифры и последующие взяты из материалов по динамике грузооборота ЦСУ, вып. 3, 1927 г. Отправление дано по жел. дорогам и рекам.

ский (10,3^{0/0}). Ныне первое место по вывозу ржаной муки занимает Украина (1925/26 г.—22,6^{0/0}), значение же Центрально-Земледельческого и Волжского районов упало по сравнению с 1913 г. вдвое, а Волго-Камского втрое. Безостановочно растет в этом отношении и значение Сибири.

По вывозу пшеничной муки в 1913 г. первое место принадлежало Украине (27,3^{0/0}), затем следовал Волжский район (19,6^{0/0}), Сев. Кавказ (11,8^{0/0}). За последние годы Украина сохранила довоенное место по вывозу муки, но Волжский район утратил свое место, уступив его Сев. Кавказу.

Эту картину хлебных перевозок следует дополнить цифрами, иллюстрирующими отгрузку районов шести главнейших хлебов (ржи, пшеницы, овса, ячменя, крупы и кукурузы) в порты. Все цифры даны в ^{0/0} к итогу отгрузки, принятому за 100^{0/0}.

	1924/25	1925/26	1926/27
Украина	44,9	33,3	37,2
Сев. Кавказ	46,3	52,1	27,9
Крым	4,4	6,9	3,1
	95,6	92,3	68,2
Центр.-Землед.	1,1	1,0	2,3
Поволжье с Башкирией	2,0	3,0	5,6
Волго-Камский	1,1	0,2	—
	4,2	4,2	7,9
Урал	—	0,9	1,6
Сибирь	—	0,8	15,3
Казахстан	—	1,1	6,3
Прочие	0,2	0,7	0,7
	0,2	3,5	23,9

Рост роли восточных районов наблюдается и здесь.

Вот в общих главнейших чертах та обстановка, в которой дальность перевозки хлебов в 1925/26 г. возросла до 851 км, т.-е. превысила довоенный пробег их (539 км) на 57,9^{0/0}, а в 1926/27 г. до 987 км. И если бы отчетные данные о хлебных перевозках, происходящих в этой обстановке, не говорили о некоторой доле совершенно иррациональных продвижений хлеба, то надо было бы признать, что вся дополнительная работа транспорта и расходы, связанные с этим увеличением дальности перевозки хлеба, имеют свое оправдание. Но приходится признать, что часть этих добавочных пробегов порождена обстоятельствами, изжить которые можно и нужно. Например, падение речных перевозок безусловно стимулирует возрастание дальности перевозки хлеба по железной дороге. Выше мы указывали в главнейших чертах картину снижения волжских перевозок и рост дальности железнодорожной перевозки хлеба к волжским пристаням. Можно добавить, что пристанские станции Волги в ЦПО в 1925/26 г. получили по железным дорогам с пристанских же станций всей Волги 354.600 тонн хлебных грузов. Такой же подвоз идет к пристаням Ср. Волги (9.700 тонн) и Нижн. Волги (20.300 тонн).

Падение хлебных перевозок по внутренним водным путям к вывозным пунктам может быть охарактеризовано следующими цифрами прибытия (в тыс. тонн):

	1913 г.	1926 г.
Архангельск	72,4	0,8
Ленинград	491,2	0
Николаев	360,4	46,3
Херсон	876,3	136,3
Ростов	428,2	77,2

Как раз отсутствуют перевозки в те порты (Ленинград и Архангельск), хлеб которых при переходе с воды на железные дороги, особенно сильно увеличивает рост дальности железнодорожной перевозки хлеба.

Причины такого падения в общем известны: нет хлебных запасов, ощущается недостаток капиталов в хлебной торговле; относительно дорога водная перевозка, что мешает переходу хлеба с железных дорог на воду.

Теперь остановимся на тарифном вопросе. В районе Волги своего хлеба мало. Поступает хлеб из других удаленных районов, для которых сплошь и рядом экономический рациональный путь — смешанный — железнодорожно-водный. Но дороговизна смешанной перевозки не позволяет развиваться этим перевозкам.

Совершенно очевидно, что исключительный хлебный тариф № 6 для смешанных перевозок с его радиусом действия на ж. д. в 300 и 600 километров уже не соответствует действительному положению перевозок. Зона действия этого тарифа должна быть увеличена до практически существующих расстояний. Тогда можно будет протестовать против дальних железнодорожных перевозок в обход водного пути.

Образование солидного маневренного хлебного запаса настоятельно диктуется обстановкой хлебооборота.

Хлебные организации и транспорт ежегодно тратят громадные деньги вследствие отсутствия этого запаса. Между тем, стомиллионный капитал, вложенный в хлебный маневренный запас, не потребует ежегодно таких громадных расходов, но освободит железнодорожный транспорт от нецелесообразной работы и повлияет на усиление речных хлебных перевозок.

Главным образом, благодаря отсутствию хлебных запасов наблюдаются массовые осенние переброски хлебов из южных районов на север, а позднее идет обратный хлебный поток из Сибири на юг и на экспорт. Отчасти этой же причиной следует объяснить ряд следующих ненормальных перевозок.

Порт Архангельск не имеет определенной зоны, тяготеющей к нему. Сибирь, Юго-Западный район, Казакстан, Урал, Украина, Волга, Сев.-Кавказ, Центр.-Черноземный район, ЦПО и Сев.-Западная область, — вот районы, снабжающие хлебом порт Архангельск. Этого перечисления достаточно, чтобы признать, что хлебоотгрузки на Архангельск требуют упорядочения. Почти все те же районы отпускают хлеб и на Мурманск, который часть прибытия ухитряется отгрузить обратно в Центрально-Черноземный, Юго-Западный районы. Ленинград снабжается из всех районов производящей полосы и, кроме того, из районов дефицитных, Западного, Вятско-Ветлужского, Закавказья и ЦПО. С юга почти все порты Черного и Азовского морей, и Новороссийск в том числе, отправляют хлеб в Ленинград. Украинские порты Черного и Азовского морей сплошь и рядом обмениваются хлебом между собой. Например, 1925/26 г. Одесса получала хлеб из всех портов Украины и частью из Крыма. Подвоз к портам идет так, что по всей Украине распылены встречные к разным портам перевозки. Ростов посылает пшеницу и муку пшеничную почти во все районы Европейской части Союза и Среднюю Азию.

Есть и другие перевозки, иррациональность которых несомненна. Мы имеем в виду, например, перевозки ржи из Владивостока в Москву, пшеницы из Средней Азии в Мурманск, муки пшеничной из Закавказья в Ленинград, или из Юго-Западного района в Дальне-Восточный, муки ржаной из Владивостока в Москву, овса из Красноярска в Москву, пшеница из Оренбурга в Благовещенск, Никольск-Уссурийск Первую речку и другие дальние и дальне-встречные (см. приложения 1 и 2). Против системы таких перевозок надо, разумеется, протестовать и бороться. Небольшой сравнительно размер (по весу) этих перевозок не может служить оправ-

данием, так как они совершаются на громадных расстояниях и дают значительное количество тонно-километров. Отрицательное влияние их на дальность общей хлебной перевозки несомненно.

Отдельно следует отметить такие перевозки: районы Кулундинской и Семипалатинской линий Сибири снабжают и Дальний Восток и Европейскую часть Союза пшеном. В 1925/25 г. его с Омской дороги отправлено 16.459 тонн. Район же Ташкентской дороги, главным образом, Оренбург отправляет пшено в Сибирь вплоть до Владивостока (700 тонн).

В самой Сибири следует отметить два мощных встречных потока на участке Омск—Тулуз по 60.000 тонн с лишним каждый. Дальневосточный район снабжается хлебом с Омской дороги, а Томская отправляет тот же хлеб за Урал.

Помимо этого следует отметить массовые перевозки хлебов с Украины на Волгу, Среднюю и Нижнюю, на Сев. Кавказ, а Волга и Сев. Кавказ шлют хлеб на северо-запад и запад. Обмениваются одними и теми же хлебами районы, производящие и потребляющие и при том удаленные друг от друга.

Н. Н. Виноградский говорит,¹ что „при подвозе зерна к мельницам каждый заготовитель стремится загрузить свою мельницу и своим зерном, не считаясь с условиями его перевозки. В довоенное время подвоз зерна на мельницы в производящих районах по жел. дорогам шел с расстояния, не превышающего 100—110 км. Теперь же (1926 г.), например, к мельницам хлебопродукта эти расстояния увеличились в Башкирии на 50%, в Воронежской губ. на 70%, на Сев. Кавказе на 90% и на Украине почти в четыре раза.

Мельница Рыбинска снабжается зерном Сев. Кавказа, Тамбовская — из Саратовской и Самарской губ., а зерно Тамбовской губ. идет на перемол в Москву и Ленинград. Этот дефект подвоза зерна к мельницам, конечно, увеличивает дальность перевозки хлеба.

Таким образом, если мы имеем несомненное изменение в хозяйственной обстановке Союза, в результате чего ряд объективных факторов вызывает неизбежной рост дальности железнодорожной перевозки хлеба, то наряду с этим обнаруживается ряд моментов бесплановости, узкого преследования интересов своего ведомства, бессмысленной конкуренции, благодаря чему ежегодно наносится ощутительный ущерб делу восстановления хозяйства страны.

Если первые факторы неизбежны, то вторые должны быть изжиты, этого требуют интересы Союза в целом и районов, в частности. Взвесить значение последствий действия вторых факторов очень затруднительно, но можно допустить, что минимум 20—25% перепробега хлеба отпадет, а вместе с этим и в первую очередь хлебные организации сохраняют десятки миллионов рублей, ныне переплачиваемые ими на перепробеге; железнодорожный транспорт в свою очередь освободится от бесполезной работы и расходов, речной же транспорт увеличит свои хлебные перевозки.

¹ „Болезни хлебного рынка“, „План. Хоз.“, № 4 за 1927 г.

Приложение 1

Дальние перевозки и встречные для одних и тех же хлебов

Откуда	Куда	Число тонн
Районы или станции		
Р о ж ь		
Урал	Одесса	300
Порты Крыма	Ленинград	100
" "	ЦПО	500
" Украины	Ленинград	3400
" "	ЦПО	13200
Юго-Запад	Ср. Волга	200
" "	Н. Волга	300
Обский район	Центр.-Черноз.	800
" "	Владивосток	200
Кузнецк-Алтай	Украина	100
" "	Центр.-Черноз.	1300
Енисейск	Украина	200
" "	Центр.-Черноз.	100
Владивосток	Москва	100
П ш е н и ц а		
Ср. Азия	Мурманск	100
" "	Юго-Запад	100
" "	Н. Волга	100
Сибирь	Юго-Запад	3500
" "	Одесса	100
" "	Ю. Горно-Пром.	1700
Зап.-Сибирь	Владивосток	1800
Юго-Запад	"	12000
Ю. Горно-Пром.	"	4300
Центр.-Черноз.	Ср. Азия	200
Н. Волга	"	2200
С. Кавказ	"	100
Закавказье	Харьков	115
М у к а п ш е н и ч н а я		
Юго-Запад	Закавказье	2300
" "	Ср.-Азия	300
" "	Дальн. Вост.	200
Ю. Горно-Пром.	Закавказье	2400
" " "	Казакстан	400
" " "	Ср. Азия	100
Центр.-Черноз.	Закавказье	6100
" " "	Ср. Азия	100
Н. Волга	"	1600
Закавказье	Ленинград	400
" "	Западный	200
" "	ЦПО	900
" "	Ср. Волга	9500
М у к а р ж а н а я		
Ср. Азия	ЦПО	100
Владивосток	Москва	82

Приложение 2

Взаимно-встречные перевозки

Откуда	Куда	Число тонн	
Районы или станции		Туда	Обратно
Р о ж ь			
Урал	Украина	300	300
"	Центр.-Черноз.	1100	300
"	Н. Волга	100	2800
Центр.-Промышл.	Юго-Запад	100	448
" "	Ростов н/Дон	100	10600
П ш е н и ц а			
Ленинград	Центр.-Черноз.	300	1200
Юго-Запад	Н. Волга	100	400
" "	Сев. Кавказ	100	2600
" "	Ср. Азия	1100	100
С. Кавказ	Центр.-Черноз.	76500	600
" "	Н. Волга	33200	4000
Н. Волга	Закавказье	300	500
" "	Ср. Азия	2200	100
М у к а п ш е н и ч н а я			
Ленинград	Москва	500	700
"	ЦПО	40000	15500
Сев.-Запад	Центр.-Черноз.	100	7800
Сев.-Вост.	ЦПО	1300	7100
Урал	Центр.-Черноз.	1300	200
ЦПО	Н. Волга	100	34200
"	Ср. Азия	300	100
Юго-Запад	Н. Волга	1400	100
" "	Центр.-Черноз.	800	500
М у к а р ж а н а я			
Урал	Центр.-Черноз.	600	200
Вятск-Ветлуж.	Н. Волга	1.200	400
ЦПО	"	100	18000
Юго-Запад	"	1000	200