

Проблема пространства в перспективном плане¹

Проблема независимых расходов и вопрос о дифференциальных тарифах

Покуда писались предшествующие строки, теория платежеспособных тарифов одержала крупную победу. В ее защиту выступил крупный исследователь и ученый, марксист тов. Струмилин.

В своей обширной статье, помещенной в №№ 80 и 82 „Экон. Жизни“, тов. Струмилин обрушивается на защитников принципа издержек производства, как на неучей, дилетантов, недоучек, незрелых молокососов и т. д., предлагая им прежде, чем бороться за теорию тарифов, поучиться уменью серьезно, по-исследовательски подходить к вопросу.

С величайшей охотой делаем это, хотя, признаться, манера полемики, которую неожиданно обнаружил этот действительно крупный ученый по отношению к своим молодым товарищам-оппонентам, может хоть кого привести в недоумение. Подобную манеру в устах тов. Струмилины нельзя понять, если не учесть, что тов. Струмилин в своих статьях грешит против учения Маркса о транспорте. Артиллерийский огонь по оппонентам должен прикрыть это прегрешение.

Тов. Струмилин утверждает, например, что „Маркс нигде специально не занимался транспортными проблемами и касался их только изредка, вскользь и мимоходом“.

Всякий, читавший II и III том „Капитала“ и I том „Теорий прибавочной стоимости“, знает, что это неверно. По интересующему нас вопросу — о ценообразовании на транспорте — позиция Маркса исчерпывающе ясна и недвусмысленна. Маркс прямо отождествляет промышленность и транспорт в вопросе об образовании стоимости, в то время, как тов. Струмилин их противопоставляет.

Тов. Струмилин с большой подозрительностью относится к своим оппонентам, весь багаж которых якобы „исчерпывается теми тремя страничками об издержках транспорта“, какие можно найти в готовом виде во II томе „Капитала“. Но тов. Струмилин каким-то странным образом упустил из виду, что еслибы Маркс сказал о тран-

¹ Окончание. См. „Плановое Хозяйство“ № 6, 1928 г.

спорте не более двух слов, мы все же обязаны были бы исходить именно из этих слов Маркса, а не из учений буржуазных экономистов, как бы последние ни были многословны.

У Маркса нет случайных слов, какие, к сожалению, нередко встречаются у нас. Каждое слово Маркса большей частью неразрывно связано со всей системой его мировоззрения, и вот почему все ревизионисты от Фольмара до наших дней неизменно обвиняют ортодоксальных марксистов в слепой и безрассудной приверженности „букве“, а не „духу“, — „слову“, а не „смыслу“ учения учителя. Борьба марксистов за „слово“ всегда была большей частью борьбой за систему в целом, потому что сторонники „духа“ против „буквы“, „смысла“ против „слова“ неизменно кончали отходом от марксизма в целом.

Тов. Струмилин бьет гораздо дальше, чем хочет, когда пишет: „Давно известно, что плох марксист, оперирующий лишь цитатами из Маркса для разрешения тех или иных проблем современности. Это хорошо было бы разве только для начетчика талмудиста... имени марксиста заслуживает лишь тот, кто владеет методами Маркса, а не цитатами, и может этими методами самостоятельно исследовать стоящую перед ним проблему, как это сделал бы на его месте сам Маркс“.

Все это совершенно бесспорно. Но для того, чтобы иметь право сказать так, нужно было бы предварительно доказать и показать, что те простые и ясные указания, которые сделал Маркс по вопросу о ценообразовании на транспорте, неверны, не годятся для современности. Так как тов. Струмилин этого не сделал, ограничившись одним голым пренебрежением к цитатам из Маркса, то мы вправе ему не верить, так как марксисты привыкли к обратному, именно к тому, чтобы разрешение любого из вопросов современности неизменно начинать с выяснения того, что сказал Маркс по данному вопросу. Да это и вполне понятно. Какой же смысл проделывать заново то, что уже однажды проделано гениальным основоположником марксизма?

Сравните, например, такую всемирно-историческую работу, как „Государство и революция“ В. И. Ленина. Гениальный большевик не третировал „цитат из Маркса“, а наоборот, тщательно взвешивал каждое их слово.

Наша задача состоит в разрешении очень маленьких проблем социалистического строительства. Мы искренне хотим научиться разрешать их лучше. Но мы видим, что, к сожалению, мы не можем учиться у тов. Струмилины, потому что он учит неладному — пренебрежению к наследству Маркса.

Но тов. Струмилин и сам не выдерживает принятой линии, и вместо того, чтобы доходить до вопроса собственным умом, „как сам Маркс“, тоже предпочитает опереться на цитату из Маркса, при том одну, при том единственную, и, главное, не имеющую непо-

средственного отношения к интересующему нас вопросу о ценообразовании на транспорте.

Из выражения Маркса, что транспорт есть „продолжение производственного процесса в процессе обращения и для процесса обращения“, тов. Струмилин делает вывод, что транспорт есть „подсобное“ производство для промышленности и сельского хозяйства, „накладной расход“ на эти основные отрасли производства. И как всякий накладной расход, он должен будто бы раскладываться по отдельным изделиям не пропорционально издержкам их перевозки, а пропорционально их собственной ценности или платежеспособности.

Никак нельзя признать такой вывод из Маркса верным. Маркс говорит о том, что транспорт есть „дополнительный“ процесс производства, а тов. Струмилин говорит, что это „подсобное“ производство. Маркс говорит, что транспорт есть „продолжение“ производственного процесса, а тов. Струмилин говорит, что это „накладной расход“.

Маркс хочет включить транспорт в систему отраслей материального производства, а тов. Струмилин хочет исключить его оттуда. Маркс говорит о равноправии транспорта, а тов. Струмилин говорит о его „подсобности“. Пусть скажет прямо тов. Струмилин, что он еще не изжил физиокритического взгляда на транспорт, как на „бесплодное“ и „стерильное“, „нематериальное“ производство. Хотя тов. Струмилин в одной из своих работ два года тому назад признал транспорт материальным производством, тем не менее это признание видимо оказалось непрочным. В статье в „Эконом. Жизни“ от 2 марта 1928 г. тов. Струмилин пишет:

„В сущности говоря, даже в производстве материальных благ мы нередко имеем по необходимости дело с установлением цен вне прямой их связи с себестоимостью... Если же обратиться к производству транспортных услуг, то эта связь... уже не в отдельных случаях, а по общему правилу является чрезвычайно условной и мало пригодной для целей тарификации“. Тов. Струмилин отказывается, следовательно, распространить марксову теорию цен на транспорт именно потому, что транспорт, по его мнению, есть не производство материальных благ, а производство нематериальных услуг. Как это напоминает физиократов: физиократы XVIII века не только транспорт, но и промышленность рассматривали, как „подсобное“ производство, как „накладной расход“ на сельское хозяйство, как „стерильное“, „бесплодное“ занятие именно потому, что промышленность не дает материального приращения вещества, вышедшего из сельского хозяйства, а лишь изменяет его форму или положение в пространстве.

Верри и Рикардо блестяще разбили это наивное воззрение экономической мысли, еще не выбравшейся из пеленок. Они доказали

и показали, что о какой бы отрасли материального производства ни шла речь, везде человеческий труд производит только одно: соединение и разделение материи и перемещение ее в пространстве. Таким образом, уже экономисты начала XIX века стояли на уровне современного понимания транспортного производства.

Маркс окончательно положил конец легенде о „подсобности“ транспорта и о том, что транспорт есть „накладной расход“. Со всей определенностью и твердостью Маркс отождествил транспортное производство с промышленным в вопросе об образовании стоимости. В специальной главе I тома „Теорий“ Маркс писал:

„Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, существует еще четвертая область материального производства, которая также проходит различные ступени ремесленного, мануфактурного и механического производства; это — транспортная промышленность (*Lokomotion Industrie*) — все равно, перевозит ли она людей или товары. Здесь отношения производительных, т.е. наемных рабочих к капиталисту совершенно такие же, как в других областях материального производства...

Если взглянуть на этот процесс (т.е. процесс перевозки—С. Б.) с точки зрения товара, то здесь в процессе труда во всяком случае происходит перемена с предметом труда, с товаром. Изменяется его пространственное бытие и тем самым вызывается изменение его потребительной стоимости, так как изменяется пространственное бытие этой потребительной стоимости. Его меновая стоимость возрастает в размере количества труда, нужного на это изменение его потребительной стоимости, в размере той суммы труда, которая определяется, с одной стороны, изнашиванием постоянного капитала, т.е. суммой входящего в него овеществленного труда, с другой стороны — суммой живого труда, точно так же, как и в процессе увеличения стоимости всех других товаров. Стало быть, для этой промышленности имеет силу то же, что и для всех других отраслей материального производства, т.е., что труд воплощается в товаре, хотя бы и не оставляя заметного следа в его потребительной стоимости“ (335 стр.).

После этих простых и недвусмысленно ясных слов Маркса — чему нам предлагает учиться тов. Струмилин? Отзвукам физиокритических заблуждений XVIII века? При всем уважении к тов. Струмилину мы этому учиться не будем.

Мы вправе были бы ждать от тов. Струмилины серьезной помощи в деле практического разрешения стоящей перед нами тарифной проблемы. Попробуем рассмотреть взгляды тов. Струмилины в этой области.

В № 82 „Эконом. Жизни“ тов. Струмилин изложил свой способ решения тарифной проблемы, заключающийся в том, что тарифы на 40% строятся по издержкам перевозки и на 60% — по платежеспособности грузов. Расходы, зависящие от движения (40% по тов. Струмилину), включаются в тариф пропорционально объему, весу и расстоянию данной перевозки; расходы же общие и не зависящие от движения (60%) распределяются по отдельным перевозкам пропорционально стоимости, или, как у нас принято выражаться, по платежеспособности груза.

Если откинуть способ аргументации, то самый метод сочетания двух принципов не нов. В качестве переходной меры, за два месяца до выступления тов. Струмилины, он был предложен и принят Коллегией НКПС по докладу автора этих строк.

Но есть и разница. Она заключается прежде всего в том, что тов. Струмилин на наш взгляд переоценивает значение так называемых „независящих расходов“ жел. дорог: он определяет их в 60%. Действительно, официальные отчеты так именно и оценивают долю „независящих“ расходов на железных дорогах. Однако, тов. Струмилин не обратил, повидимому, внимания на то, откуда появилась эта цифра. А между тем, это чрезвычайно важно. Принятая тов. Струмилиным цифра была впервые определена в 80-х годах прошлого столетия Комиссией Глушинского, при чем Комиссия заявила по этому вопросу следующее:

„Распределяя расходы на зависящие и не зависящие от размеров движения, Комиссия не имела, конечно, в виду точного решения этого вопроса: если известный расход отнесен к постоянным, то это не значит, что он на самом деле не зависит от движения, а выражает лишь то, по мнению Комиссии, что распорядители кредитов могут обойтись в течение года сметным для данного расхода назначением, хотя бы даже движение несколько увеличилось“.

Итак, Комиссия установила указанное соотношение, руководствуясь исключительно сметно-кредитными соображениями и великолепно понимая, что технико-экономический анализ дал бы совсем другие соотношения.¹ Впоследствии это обстоятельство было забыто, и цифры Комиссии стали приниматься, как научная аксиома.

Современные исчисления себестоимости значительно уменьшают долю независимых расходов. У проф. Михальцева она спускается до 30%, у проф. Фролова доходит до 25%, вместе с амортизационными отчислениями.

Что касается иностранных железных дорог, то у них не существует совсем деления расходов на зависящие и независимые. Не вдаваясь в причины этого своеобразного обстоятельства, отметим

¹ См. об этом А. И. Фролов. „Задача о себестоимости и т. д.“ Л 1924 г. стр. 12—13.

только, что иностранные железные дороги предпочитают деление расходов на непосредственно распределяемые и распределяемые по условным измерителям: Легко понять, что такое деление в значительной своей части должно совпасть с нашим делением на зависящие и независящие или на переменные и постоянные.

Между прочим, в области прямого распределения общих и постоянных расходов транспорта между отдельными видами движения и т. д. иностранные железные дороги достигли таких успехов, что опрокидывают вверх дном всю аргументацию о якобы невозможном рациональном их распределении вообще.

Американская практика последнего десятилетия свела, например, долю не поддающихся прямому распределению расходов (главным образом, расходы по пути) до 18%.¹ Современная немецкая практика учета себестоимости доводит долю этих нераспределенных расходов до 1 (одного!) процента.²

В свете этих новейших данных предложение тов. Струмилина об учете независящих расходов в размере 60% кажется мало понятным и недостаточно практичным.

Это немедленно обнаруживается, как только тов. Струмилин начинает строить свою шкалу тарифов, которой он предлагает руководствоваться тарифным учреждением.

Не будем останавливаться на деталях вопроса, приведем самую схему:

Себестоимость ж.-д. перевозок за тонну груза в рублях и в процентах от оценки грузов.

Грузы Пробег в км.	1. Дрова (6 руб.)				2. Зерно (60 руб.)				3. Промизд. (600 руб.)			
	Издержки		Итого		Издержки		Итого		Издержки		Итого	
	Зав.	Нез.	Абс.	%/о	Зав.	Нез.	Абс.	%/о	Зав.	Нез.	Абс.	%/о
50	0,25	0,24	0,49	8,1	0,25	2,40	2,65	4,4	0,25	24,00	24,25	4,05
100	0,50	0,24	0,74	12,0	0,50	2,40	2,90	4,8	0,50	24,00	24,50	4,08
200	1,00	0,24	1,24	21,0	1,00	2,40	3,40	5,7	1,00	24,00	25,00	4,17
300	1,50	0,24	1,74	29,0	1,50	2,40	3,90	6,5	1,50	24,00	25,50	4,26
500	2,50	0,24	2,74	46,0	2,50	2,40	4,90	8,1	2,50	24,00	26,50	4,41
1.000	5,00	0,24	5,24	87,0	5,00	2,40	7,40	12,3	5,00	24,00	29,00	4,83
2.000	10,00	0,24	10,24	204,0	10,00	2,40	12,40	20,7	10,00	24,00	34,00	5,67
3.000	15,00	0,24	15,24	254,0	15,00	2,40	17,40	29,0	15,00	24,00	39,00	6,51

¹ Фролов, указанная работа, 53.

² Из доклада проф. Михальцева в НКПС от 5/IV 1928 г. Замечательно ясно ставит этот вопрос директор герм. ж. д. инж. Тенленбург в своем докладе в Берлинской администр. академии в декабре 1927 года. Своим докладом он вообще, между прочим, наносит серьезный удар противникам принципа себестоимости. „Ср. Verkehrstechnische Woche“, 1928 г. № 11—13.

Вглядимся в эту таблицу внимательно. Не говоря уже о том, что в ней одна промышленная верста равняется 100 дровяным верстам, что эта таблица в конце концов предлагает? Она предлагает независящие расходы включить в провозную плату всегда в одном и том же размере, независимо от расстояния, в то время как зависящие расходы включают в тарифы прямо пропорционально расстоянию.

Этот неверный принцип звучит крайне непонятно в устах такого сторонника дифференциальных тарифов, как тов. Струмилин. Неужели тов. Струмилин не видит, что его предложение наносит серьезный удар системе дифференциальных тарифов?

Сравним, например, тонно-километровую ставку тов. Струмилина на дешевые и дорогие изделия. Мы получим с округлением следующие ставки:

Плата за 1 тонно-километр в коп.

Расстояние	Дрова	Промизделия
50 км	1 к.	48 к.
500 „	0,5 к.	5 к.
3.000 „	0,5 к.	1,3 к.

Таблица предлагает нам, следовательно, необычайно крутую дифференциацию на дорогие изделия и крайне слабую дифференциацию на дешевые изделия. Другими словами, тов. Струмилин предлагает нам круто сломить и перестроить „шиворот на выворот“ нашу теперешнюю тарифную систему.

Мы думаем, что подобный эксперимент не нужен и вреден, ибо он покоится на неправильных предпосылках. Мы не разделяем теории дифференциальных тарифов, как она излагается в тарифных учебниках, где она представляет из себя просто часть общей теории платежеспособности. Мы не можем поддержать также и теорию дифференциальных тарифов покоящуюся на неправильной теории ренты, как, например, у проф. Когана-Беренштейна.¹

Проф. Коган-Беренштейн думает, что рента вырастает из земли, а не из общества, из техники, а не из общественных отношений.

„Дифференциальная рента,— пишет он в своей статье,—относится к числу обстоятельств, устранимых изменениями в технике, но не изменениями в социальном строе“. А так как дифференциальная рента по мнению автора, является базой для возникновения дифференциальных тарифов, то совершенно понятно, почему последние кажутся проф. Когану-Беренштейну более или менее вечными и уж во всяком случае не зависящими от общественного строя.

Не трудно доказать, что подобный взгляд ничего общего с действительной историей тарифов не имеет и представляет из себя

¹ „Экон. Жизнь“, № 62, 1928 г.

лишь способ, с помощью которого специфический капиталистический закон ценообразования объявляется вечным для всех времен и народов.

В действительности дифференциальные тарифы, как мы уже частично отмечали, выросли не из земли, как думает проф. Коган-Беренштейн, а из конкуренции железных дорог между собою. Железные дороги понижали ставки на далекие сообщения в целях перетянуть к себе транзитные грузы и повышали ставки на ближние сообщения, где они были монополистами и где грузоотправитель все равно не мог никуда податься и вынуждался поэтому оплачивать железнодорожные убытки по дальнему сообщению.

Об этом, как мы видели, писал царский правительственный отчет, об этом говорит история тарифной системы любой страны.

„Понижая до минимума сложные тарифы, чтобы побить конкурентов, железные дороги стремились покрыть убытки эксплуатацией местных грузоотправителей, которым некуда было отправить свой товар помимо данной дороги“.¹

Наиболее резко выразил эту особенность дифференциальных и вообще платежеспособных тарифов немецкий исследователь Ульрих.

„Частно-хозяйственное образование тарифов,—писал он,—всегда развивается в таком направлении, что исключительные тарифы и рефакции становятся правилом и всякая мало-мальски значительная партия груза тарифицируется по-особому, в то время, как общие тарифы сохраняются лишь для мелких грузоотправителей и для государственного надзора. Таков последний вывод частного-хозяйственного образования тарифов.“²

Выдавать эту специфическую особенность частного-капиталистического управления жел. дорогами за естественный закон—значит с головой выдавать недialeктичность и беспомощность научного метода, не могущего обнаружить исторических черт в явлении, которое само кричит о своей принадлежности к определенной эпохе.

Неверно также представление о дифференциальных тарифах, как перераспределителях ренты между отдельными районами. Рента вообще не является отношением к железной дороге. Она есть отношение между землевладельцем и арендатором. Вовлекая при помощи дифференциальных тарифов отдельные районы в круг капиталистического развития, железные дороги отнюдь не переносят ренту из района в район. Они лишь удешевляют этим сырье для промышленности и средства существования для рабочих и таким образом ускоряют капиталистическое развитие старых районов. Таким образом, дифференциальные тарифы дают возможность некоторого повышения промышленной прибыли за счет общего сокращения ренты землевладельцев.

¹ Parson „The Hearth of Railroads problem“, 25, 26, Изд. Назаревского, 40.

² Franz Uirich. „Das Eisenbahntarifwesen“, 92—93.

Они суть специфический метод ускорения промышленного развития в капиталистических странах за счет удешевления провоза сырья, удешевления рабочей силы, расширения сбыта изделий и повышения промышленной прибыли.¹

Наше отношение к ним должно быть совершенно такое же, как и к платежеспособным тарифам вообще. Мы должны взять твердую линию на постепенное, планомерно-согласованное, осторожное, но неуклонное приближение их к себестоимости перевозок.

Но дело в том, что сама себестоимость перевозок неминуемо должна включать в себя некоторую дифференциацию по расстоянию. Ошибка тов. Струмилина заключается в том, что он „независящие расходы“ (к тому же преувеличенно исчисленные) включает в тарифы всегда в одном и том же размере, независимо от расстояния. Между тем, совершенно очевидно, что известная часть „независящих“ расходов, падающих на данную перевозку, обратно пропорциональна дальности пробега.² Следовательно, она должна входить в тариф не постоянной, а уменьшающейся величиной. Другими словами, некоторая дифференциация тарифов вытекает из самой природы транспортных издержек и в этой части должна сохраниться при любом способе определения тарифов.

Мы пришли, следовательно, к неутешительному выводу: предложения тов. Струмилина и в теоретической и в практической части оказываются недостаточно практичными и в значительной части неверными. Нам кажется—это не случайно. Корень странного этого положения заключается в том, что тов. Струмилин пошел от Маркса к Загорскому, потеряв при этом руководящую идею о трудовой стоимости перевозок, как основе ценообразования на транспорте. В итоге он проиграл и как ученый марксист, и как практик. Лишняя иллюстрация к тому, что нельзя безнаказанно игнорировать Маркса, даже такому крупному ученому, как тов. Струмилин.

5. Итоги и предложения

Мы не исчерпали всех вопросов, связанных с тарифной реформой. Из числа принципиальных вопросов остался неосвещенным вопрос о роли тарифной политики в общей системе экономической политики советского государства, о значении тарифа, как перераспределителя народного дохода, о связи рационализации на транспорте с переходом к принципу себестоимости в тарифном деле и, наконец, вопрос о методах исчисления самих издержек перевозок. Частично эти вопросы нашли себе освещение в статьях в газетах³, более полно они будут освещены позже.

¹ Ср. мои статьи в №№ 45, 50 и 64 „Экон. Жизни“ за 1928 г.

² Ср. Михальцев. „Издержки ж.-д. перевозки“, 1928 г. 66 стр.

³ „Правда“, № 42, 1928 г. „Экон. Жизнь“, №№ 46, 50, 64, 102, 1928 г.

Но уже и на базе того, что сказано, можно подвести некоторые итоги. Подведем их в том виде, в каком они изложены были в тезисах НКПС о реформе:

1. Существующая тарифная система, основанная на принципе платежеспособности и довоенных соотношениях тарифных ставок, сыграла громадную положительную роль в процессе быстрого восстановления как всего хозяйства СССР, так и самого транспорта до довоенного уровня.

2. Тем не менее, с переходом к реконструктивному периоду, когда социалистическая промышленность и другие командные высоты, находящиеся в руках государства, начинают играть решающую роль во всем народном хозяйстве, а плановое хозяйственное руководство все более вытесняет анархию рынка, — принцип платежеспособности может оказаться и частично уже оказывается в известном несоответствии с основами планового хозяйства, задачами государственного регулирования цен, социалистическим районированием СССР и проблемой рационализации самого транспорта. Всем этим основным началам и особенностям советской экономической политики более соответствует другой принцип построения тарифов, а именно — принцип издержек производства плюс установленная государством норма накопления.

3. Учитывая, однако, что быстрое изменение основ и характера тарифной системы неизбежно вызвало бы целый ряд народнохозяйственных и собственно транспортных трудностей, следует признать, что перевод тарифов на новую и принципиально иную основу должен быть произведен путем постепенного и планомерно согласованного изменения ныне действующей тарифной системы в сторону все большего учета элемента себестоимости перевозок.

4. Темп, сроки и порядок окончательного перевода важнейших грузов на новый способ определения тарифов должны быть теснейшим образом увязаны с общим народнохозяйственным планом развития СССР, для каковой цели нужно немедленно приступить к изучению и определению тех конкретных изменений, которые новый способ исчисления тарифов вызовет в перспективном и генеральном плане развития хозяйства СССР, в характере и направлении намеченных капитальных вложений.

5. Исходным пунктом для всей тарифной реформы должна явиться выработанная НКПС система нормальных тарифных классов, вносящая значительное упрощение и упорядочение в действующую тарифную систему и сама по себе представляющая некоторый шаг вперед в деле учета себестоимости (уменьшение дифференциации тарифов по расстоянию). Немедленно по ее утверждению, НКПС должен приступить к генеральному пересмотру тарифов по существу, с тем чтобы к 1 января 1929 г. выработать новую тарифную шкалу учитывающую элемент себестоимости перевозок в значительно большей степени, чем действующая система.

6. Себестоимость перевозок должна быть учтена прежде всего в масштабе всего транспорта в целом. Новая тарифная система должна давать каждому виду транспорта доход, покрывающий не только все издержки транспорта, но и амортизационные по транспорту расходы и, в известном установленном государственном размере, также и расходы расширенного воспроизводства на транспорте, т.е. фонд накопления.

7. Что касается тарифов на отдельные категории грузов, то принцип себестоимости должен найти здесь при предстоящем пересмотре более сильное, чем прежде, выражение, в форме установления низшей границы для понижения тарифов, каковой границей уже сейчас следует признать падающую на данную перевозку среднюю долю эксплуатационных расходов, зависящих от движения.

8. Расходы, не зависящие от движения, впредь до выработки более точных методов их разности и впредь до окончания работы, указанной в п. 4, могут и должны быть разносимы по отдельным перевозкам, как по принципу их средней себестоимости, так и по принципу платежеспособности грузов, так и по принципу государственно-хозяйственной и политической целесообразности. Однако, во всех этих случаях Тарифный Комитет должен в качестве количественной основы исходить из цифры полной себестоимости данной перевозки, с тем, чтобы перераспределение народного дохода, совершающееся в форме неравномерного распределения по перевозкам общих и не зависящих от движения расходов, не было ничем затемнено и носило вполне ясный характер, обеспечивающий правильное разрешение вопросов, указанных в п.п. 4 и 6.

9. Раскрывая, таким образом, широкие рамки для осторожной и гибкой политики перехода со старой тарифной системы на новую, принцип сознательного перераспределения общих и независимых расходов транспорта между отдельными перевозками (п. 8) уже сейчас должен стать орудием борьбы с нерациональным использованием средств транспорта, поскольку эта нерациональность вызывалась особенностями прежней тарифной системы (неправильное использование водного и железнодорожного транспорта, большие скорости, бесполезные пробеги грузов, нерационально дальние перевозки и т. д.). Большим учетом себестоимости подобных перевозок Тарифный Комитет должен в значительной степени ослабить вредные явления, вызываемые подобным нерациональным использованием средств транспорта.

10. В тех случаях, когда по соображениям хозяйственной политической целесообразности оказывается необходимым установление особо низкого (т.е. переходящего за границу, указанную в п. 7) тарифа на той или иной груз, Тарифный Комитет должен установить дефицит, получаемый транспортом от этой операции, и в случае невозможности, переложить его на другие грузы, войти с представлением в высшие государственные органы о принятии этого дефицита на общегосударственный бюджет.

11. Вместе с тем, в пересмотренной тарифной системе должен найти себе отражение принцип классовой дифференциации тарифных ставок с таким расчетом, чтобы эта классовая дифференциация обеспечивала в необходимых случаях обобществленному сектору более благоприятные условия развития сравнительно с сектором частнокапиталистическим.

12. Мероприятия по внедрению принципа себестоимости в деле определения тарифов и по установлению большей ясности в народнохозяйственных отношениях транспорта должны дополняться всесторонним проникновением принципа себестоимости в хозяйственную работу самого транспорта, как в целом, так и в отдельных его частях. Только отчетливое представление о хозяйственных результатах работы каждого мельчайшего звена транспортного хозяйства, немыслимое без учета себестоимости, может придать рационализаторской работе на транспорте определенность и целеустремленность, обеспечивающую понижение издержек транспорта и, следовательно, уменьшение средней тарифной ставки.
