

С. Г. Стоумилин

Тарифная проблема в СССР

(Ответ тов. Бессонову)

1. Дифференциация тарифов

Железнодорожные тарифы, как известно, и у нас в СССР и на буржуазном Западе строятся по принципу довольно резкой дифференциации в зависимости от двух моментов: от различной стоимости перевозимых грузов, во-первых, и от дальности их перевозок — во-вторых.

В горячей полемике, которая возникла в связи с пересмотром всей системы действующих тарифов, была подвергнута сомнению между прочим целесообразность и закономерность этого принципа дифференциации, составляющего самую основу действующей тарификации перевозок. То или иное разрешение этого спора чревато серьезнейшими последствиями не только для нашего транспорта, но и для перспектив развития всего нашего хозяйства СССР в целом.

В чем же суть этого спора?

Зачинщик спора тов. Бессонов утверждает, что наличная дифференциация тарифов является результатом неправильного теоретического подхода к построению тарифов. Наши тарификаторы придерживаются, дескать, заведомо неприемлемой для нас — марксистов — теории „платежеспособности грузов“, представляющей собою транспортную модификацию пресловутого „закона“ спроса и предложения. Именно из-за этой теории платежеспособности и получилась столь резкая дифференциация действующих тарифных ставок. С своей стороны тов. Бессонов рекомендует строить тарифы, отбросив прочь чисто рыночный принцип платежеспособности и заменив его в качестве опорного пункта „объективно-производственным принципом издержек производства или себестоимости“. При этом предполагается, что себестоимость железным дорогам перевозок разных грузов не может зависеть от различной оценки этих грузов и должна по общему правилу возрастать только пропорционально весу грузов и расстоянию перевозок. Говоря иначе, всякая дифференциация тарифных ставок в зависимости от ценности грузов и дальности перевозок принципиально отвергается. А всякие отступления от этого принципа допускаются лишь в качестве временного компромисса, вынужденного невозможностью слишком резкой ломки установив-

шихся на транспорте грузовых потоков и соответствующего им размещения производственных фондов.

В какой мере прав тов. Бессонов в своих утверждениях?

На мой взгляд, он прав только в одном. Пользовавшаяся до сих пор большим влиянием у тарификаторов из НКПС теория платежеспособности грузов должна быть отвергнута. Как и все другие модификации теории спроса и предложения она скользит лишь по поверхности явлений рынка и потому не может нам дать сколько-нибудь удовлетворительного объяснения протекающих гораздо глубже процессов ценообразования. Как в начале нашего спора, так и теперь, я не менее решительно, чем и сам тов. Бессонов, отвергаю эту крайне убогую, мещански поверхностную и явно фетишистическую теорию уже потому, что она не дает нам достаточного объяснения фактов и надежного руководства в практическом построении тарифов.

Но из того, что какая-либо теория плохо объясняет и обосновывает действующую практику тарификации, отнюдь еще нельзя без дальнейших обоснований отвергать вместе с теорией и практику дифференциальных тарифов. В этом пункте, т.е. в отрицании закономерности и целесообразности наличной и у нас и на Западе практики дифференциальных тарифов, тов. Бессонов, на мой взгляд, глубоко не прав. И в этом я вижу основной смысл и интерес нашего спора.

Тов. Бессонов поднимает спор на принципиальную высоту. Он переносит его в область теории. И в этом его заслуга. В своих теоретических предпосылках он, как и я, стоит на одной и той же базе марксизма. Значит, объективная возможность договориться у нас имеется. Попробуем же еще раз по-деловому объяснить и реализовать эту возможность.

Практика дифференциальных тарифов представляет собою экономический факт, который можно расценивать по-разному. Но, прежде всего, его надо объяснить. Откуда эта практика возникла, где ее корни в прошлом, почему она не отмирает в настоящем? Теорию платежеспособности мы отвергаем. Значит, надо предложить другую, более приемлемую с точки зрения марксизма. Что же дает нам в этом отношении тов. Бессонов?

Вчитываясь в опубликованные статьи тов. Бессонова, можно извлечь у него даже два ответа на поставленный вопрос. Один сводится к тому, что существующая практика тарификации объясняется вредным влиянием австрийской школы политической экономии на умы наших тарификаторов. Второй — объясняет эту практику, как результат спекулятивных махинаций железнодорожных магнатов. Оба ответа, на мой взгляд, равно неудовлетворительны. И я их решительно отвергаю.

Тов. Бессонов пишет: „Теоретический принцип платежеспособности представляет собой прямое порождение австрийской теории

ценности, выводящей ценность из предельной полезности благ. Субъективная ценность перевозки для грузоотправителя, в качестве основания для назначения провозных плат, составляет теоретический лейтмотив всех тарифных рассуждений, начиная от Эмиля Закса в Германии и Витте в России и кончая современными теоретиками этого дела — Загорским, Оранжеревым и др. Теория тарифов это — последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности.¹

О чем здесь идет речь? Если только об идеологическом родстве теорий Витте, Загорского и других тарификаторов с постулатами австрийской школы, то мы вполне присоединяемся к сказанному с той лишь поправкой, что теория тарифов, увы, отнюдь еще не последнее убежище австрийцев на нашей почве. А если о том, что не только теория, но и практика наших тарифов есть «прямое порождение австрийской теории», то, конечно, мы отнюдь не склонны незаслуженно приписывать этой теории так много чести.

Идеи теоретиков вообще отнюдь не определяют собою экономического бытия, а наоборот, сами определяются этим бытием.

Роль личности «австрийцев» в истории построения тарифов едва ли сколько-нибудь заметна даже на родной им по духу почве монополистического капитализма. А в наших советских условиях растлевающее влияние буржуазной австрийской школы на экономику социалистического транспорта, которым кого-то пугает тов. Бессонов, это и вовсе жупел, которым, конечно, можно еще привести к молчанию более робких оппонентов из числа беспартийных специалистов, но убедить кого-либо в серьезной опасности для нас этого влияния едва ли возможно.

Но у тов. Бессонова имеется в запасе еще одно объяснение происхождения дифференциальных тарифов. Опровергая вздорное обоснование принципа платежеспособности у буржуазных экономистов идеями «справедливости», тов. Бессонов утверждает: «На самом деле дифференциация тарифов по родам грузов и по расстояниям целиком выросла из политики рефакций и вымогательства, при которой вся справедливость железных дорог сводилась к тому, чтобы драсть с мелкого (и бедного) грузоотправителя как можно больше, а с крупного (и богатого) как можно меньше».² И в другом месте, ссылаясь на приведенное у Маркса разоблачение той же политики рефакций и вымогательства со стороны железнодорожных монополистов, он пишет еще решительнее: «Итак, для Маркса принцип платежеспособности («прямо пропорционально стоимости товаров») был лишь результатом спекулятивных

¹ С. Бессонов, «Перспективы районов, проблема транспорта и тарифная политика», «Экон. Жизнь» от 18/II 1928 г., № 42.

² С. Бессонов, «Проблемы тарифной политики», «Транспорт и хозяйство», 1928 г., № 5, стр. 73, курсив мой.

махинаций железнодорожных магнатов, искажавших во имя своих интересов подлинную природу ценообразования на транспорте «пропорционально протяжению и весу», т.е. пропорционально издержкам перевозок»¹.

Разоблачение махинаций магнатов капитала дело при всяких обстоятельствах весьма полезное и похвальное. Но объяснение фактических процессов ценообразования в капиталистическом обществе политикой вымогательства или иных спекулятивных махинаций магнатов капитала, как это делает здесь тов. Бессонов, едва ли приемлемо для марксиста. Но особенный протест вызывают такие утверждения, когда они связываются с именем Маркса.

Мы уже отмечали в печати и теперь нам остается лишь повторить здесь, что, на наш взгляд, совершенно недопустимо навязывать Марксу столь поверхностные и плоские объяснения. Конечно, железнодорожные магнаты не менее всяких других склонны к наживе, вымогательству и спекуляциям. Но злая воля таких магнатов проявляется в действии лишь постольку, поскольку это допускают объективные законы экономики капиталистического общества. И задача экономиста путем углубленного анализа вскрыть эти объективные законы вместо того, чтобы беспомощно плавать на поверхности всякого рода спекуляций и махинаций. Железнодорожные тарифные ставки, как и другие цены в капиталистическом обществе, отнюдь не случайно отклоняются от ценности. Эти отклонения — и конъюнктурные и стойкие — можно и должно объяснить. Но если бы Маркс хотел объяснять все отклонения цен от ценности в капиталистическом обществе «целиком» одними лишь спекулятивными махинациями магнатов капитала, то ему не пришлось бы писать III том «Капитала». И различный уровень органического строения капитала, и регулирующее действие закона равной прибыли, и роль земельной ренты в процессах ценообразования, — все это оказалось бы совершенно излишними теоретическими тонкостями перед лицом столь осязательных и толстых фактов, как вымогательство капиталистов.

— Ну, а если бы магнаты капитала, — спрашивали мы уже раз тов. Бессонова, — в один прекрасный день вовсе отказались от всяких спекулятивных махинаций и занялись бы только вполне солидной коммерческой деятельностью? Отпали бы с этого дня отклонения цен от ценности в капиталистическом обществе вообще и на транспорте в частности, или нет?

Тов. Бессонов, уже дважды выступавший против меня в печати, после этого вопроса, не ответил на него ни полслова. Мы с удовлетворением принимаем этот молчаливый отказ тов. Бессонова от не-

¹ С. Бессонов, «Задачи социалистического строительства и тарифная политика», «Экон. Жизнь», № 64, от 16/III 1928 г., курсив мой.

удачной попытки навязать Марксу такой вывод, которого он никогда бы не сделал, и поставим на этом месте точку.

Факт дифференциации тарифов остался, таким образом, у тов. Бессонова без достаточного объяснения с точки зрения теории Маркса. И нам придется самим разрешить эту задачу. Но предварительно нам предстоит устранить следующее существенное недоразумение.

Сражаясь во славу марксистской ортодоксии с буржуазным „принципом платежеспособности“ в области тарифной политики, тов. Бессонов весьма решительно предлагает заменить его „принципом себестоимости“. Несведущий читатель мог бы на этом основании подумать, что „принцип себестоимости“ представляет собою образчик менее буржуазной или даже последовательно социалистической идеологии. Но в этом кроется глубочайшее недоразумение. Правда, по созвучию термины „себестоимость“ и „трудовая стоимость“ весьма родственны. Однако, по своему содержанию они также далеки и чужды друг другу как вульгарная политэкономия учению классиков и К. Маркса.

Тов. Бессонов с удовлетворением констатирует, что „в области промышленных цен давление жизни давным давно вставило уже буржуазную мысль отказаться от чисто рыночной („австрийской“) теории ценообразования и ввести в свою теорию цен (даже монопольных) в качестве опорного пункта объективно производственный принцип издержек производства или себестоимости“.¹ Это не совсем точно, ибо даже родоначальник австрийцев, Бем-Баверк, никогда не отказывал в известном признании принципу издержек производства. Точнее было бы сказать, что буржуазная мысль всегда воздавала честь и закону спроса и предложения и принципу себестоимости как „одинаково правомерным факторам ценообразования“. Но о чем же это свидетельствует? Да только о том, что оба они в равной мере являются плодами буржуазной, а не социалистической идеологии. И с этой точки зрения для нас хрен редьки не слаще.

Правда, трактуя о ценах и Маркс не отказывался пользоваться категорией издержек производства. Но ведь в применении к ценам Маркс не отрицал и действия закона спроса и предложения.² Более того, именно действием этого закона рыночной конкуренции он объясняет те отклонения цен от ценности, которые приводят в капиталистическом обществе к равенству нормы прибыли в разных сферах производства. Существенная разница между Марксом и апологетами буржуазного строя в этом отношении сводится, однако, к тому, что Маркс, отнюдь не отрицая роли издержек производства и соотношения спроса и предложения в процессах ценообразования, не ограничивался этим, а шел дальше в своем анализе ценообразова-

ния вплоть до основной его базы, т.е. до закона трудовых затрат или закона ценности, а буржуазные экономисты вполне удовлетворяются своими плоскородными принципами платежеспособности и себестоимости, категорически отрицая в то же время закон трудовой ценности со всеми его последствиями.

Почему же тов. Бессонов отдает столь решительное предпочтение буржуазному принципу себестоимости перед таким же буржуазным принципом платежеспособности?

С моей точки зрения это можно объяснить только тем, что в себестоимости он усматривает уже прямое отражение закона стоимости, т.е. тем, что он чересчур решительно сближает эти понятия. Иной раз он их сближает даже до полного отождествления. В полемике с Батицким у него имеется, например, такое утверждение: „В действительности принцип себестоимости или издержек производства, вообще говоря, насчитывает за собой не 70 лет существования, как думает тов. Батицкий, а по меньшей мере не сколько тысячелетий“.¹ Это очень смелое утверждение. Тов. Бессонову известно, что издержки производства плюс средняя норма прибыли, т.е. цены производства, по Марксу, регулируют обмен товаров, только начиная с капиталистической эры, а до этого обмен осуществлялся по трудовой стоимости. Значит, следуя за тов. Бессоновым, приходится признать одно из двух: либо капитализм существует уже несколько тысяч лет, либо тов. Бессонов вовсе не различает себестоимости от трудовой стоимости.

А между тем, различать их необходимо. Говоря словами Маркса, „обмен товаров по их стоимостям, или приблизительно по их стоимостям, соответствует гораздо более низкой ступени, чем обмен по ценам производства, для которого необходима известная высота капиталистического развития“.² Тов. Бессонов не должен упускать из виду, что в себестоимости учитываются только денежные, а не трудовые затраты. Так, например, вместо полных затрат живого труда там находит свое отражение лишь выплаченная за этот труд зарплата. А наряду с этим в себестоимость включаются акцизы, пошлины, налоги и т. п. издержки, вовсе не обусловленные трудовыми затратами. Спрашивается, может ли исчисленная таким образом себестоимость в какой-либо мере сближаться с понятием трудовой стоимости? Конечно, не может. И мы это, надеюсь, в достаточной степени иллюстрировали конкретным анализом советской калькуляционной практики.³

Тов. Бессонов совершенно прав, когда он, следуя за Марксом, утверждает, что транспорт является таким же материальным производством, как и всякая другая отрасль промышленности, и выводит

¹ „Транспорт и хозяйство“, 1928 г., № 5, стр. 70, курсив мой.

² К. Маркс, „Капитал“, т. III, ч. 1, стр. 155.

³ См. С. Струминин, „Процессы ценообразования в СССР“. „План. Хоз.“. 1928 г. №№ 5, 6, 7.

¹ С. Бессонов, „Проблема пространства в перспективном плане“. „План. Хоз.“, 1928 г., № 6, стр. 63.

² К. Маркс, „Капитал“, т. III, ГИЗ, 1923 г.; ч. 1, стр. 159 и след.

отсюда, что и законы образования стоимости на транспорте не должны ничем отличаться от образования ее во всех остальных сферах материального производства. Это безусловно верно, хотя и не ново. Не понятно только зачем тов. Бессонову понадобилось изображать меня противником этого тезиса и поучать меня такими ссылками на Маркса, которые я сам уже неоднократно использовал в печати и притом даже раньше тов. Бессонова.

Однако, из того верного положения, что законы образования стоимости на транспорте те же, что и в промышленности, нельзя еще сделать никаких полезных выводов для тарификации перевозок, ибо тарифы отражают в себе рыночные цены, а не трудовую ценность перевозок. Цены же нашей продукции и на транспорте и в промышленности отнюдь не совпадают со стоимостью этой продукции. Правда, средний уровень этих цен для всего общественного производства целиком определяется законом трудовых затрат, но по отдельным производствам мы имеем очень большие отклонения от этого уровня. При чем именно потому, что это отклонения от стоимости, их нельзя выводить из закона стоимости, а нужно привлекать к объяснению еще какие-то иные дополнительные экономические категории. И всякому марксисту должно быть понятно, что такими дополнительными факторами ценообразования в капиталистическом обществе являются стихийные законы рынка, а у нас, в плановом хозяйстве, — сознательная экономическая политика советской власти.

Тов. Бессонов, приписывая мне мысль, что транспорт не то, что промышленность, что это, пожалуй, даже не материальное производство, что это простой „накладной расход“ на промышленное производство и что поэтому законы ценообразования в промышленности не могут относиться к транспорту,¹ явно не понял меня и потому исказил мою мысль до неузнаваемости. Когда таких вещей, какие мне здесь приписываются, я не утверждал. В „Экон. Жизни“ (№ 53), на которую ссылается при этом мой оппонент, сказано только следующее:

„...Транспорт обслуживает все народное хозяйство в целом. По отношению к этому последнему издержки транспорта являются необходимыми накладными издержками. И вопрос о таксировке отдельных грузов есть вопрос о распределении накладных расходов общественного производства по транспорту между отдельными видами продукции.“

В обывательском представлении „накладные“ расходы это, прежде всего, нечто, гонимое Рабкрином, иначе говоря, это заведомо излишние, непроизводительные расходы, которые надо всемерно сокращать, если уже нельзя совсем избежать. Но тов. Бессонов, столь рьяно пропагандирующий ориентировку на издержки производства,

¹ „План. Хоз.“, 1928 г., № 6, стр. 67.

мог бы несколько лучше разбираться в таких понятиях, как прямые и накладные издержки. К сведению тов. Бессонова могу сообщить, что в понятии накладных затрат нет ничего одиозного. Накладные расходы производства, по общему правилу, столь же общественно-необходимы и производительны, как и прямые производственные затраты. Калькуляционная практика промышленности, которую тов. Бессонов сам желает распространить и на транспорт, всегда относил к накладным издержкам производственные затраты всех обслуживающих основное производство цехов и вспомогательных производств, к которым обычно относится не только собственный транспорт трестов, но и силовые станции этих трестов, ремонтные мастерские и т. д. Мы идем дальше этой практики лишь в том отношении, что выходим за рамки отдельного треста и говорим о всем общественном производстве в целом.

Наперекор утверждению тов. Бессонова я думаю, что законы образования стоимости и цен на транспорте таковы же, как и во всех остальных сферах хозяйства. Издержки производства на транспорте должны исчисляться так же, как и в промышленности. Разделение на прямые накладные издержки мы заимствовали именно из индустриальной калькуляционной практики. Мы лишь обобщаем ее на все народное хозяйство в целом. И говорим, что если бы мы мысленно объединили все это хозяйство в единый трест, то затраты транспортной промышленности, обслуживающей нас перевозками, — наряду с затратами районных электростанций, снабжающих нас энергией, и затратами целого ряда других обслуживающих производств, — нам пришлось бы рассматривать их в цене конечного продукта, как накладные затраты.

Можно ли оспаривать, что транспортная промышленность обслуживает народное хозяйство? Едва ли. Правда, тов. Бессонов пытается это сделать ссылкой на Маркса, который рассматривает ее как „самостоятельную отрасль производства.“ Но ведь и производство электрической энергии давно уже сложилось у нас в самостоятельную отрасль промышленности. И тем не менее мы не можем ее рассматривать как вполне самодовлеющее производство, в отрыве от тех производств, которые оно призвано обслуживать своей энергией. Не является самодовлеющим, несмотря на свою организационную самостоятельность, и транспорт. Не даром Маркс говорит о „дополнительном производственном процессе транспортной промышленности.“¹ Это значит, что продукцией транспорта надо считать не исчисляемые нами в качестве измерителя его работы тонно-километры, а те материальные грузы, перемещаемые в пространстве, производство которых восполняется этим „дополнительным“ процессом их перемещения к месту назначения. Иначе говоря, транспорт не замыкается на себя. Его можно рас-

¹ „Капитал“, т. II, стр. 122.

смагивать лишь как заключительную стадию общественного производства.

Чем же должна определяться трудовая ценность конечного продукта транспортной промышленности, т.е. перевезенных транспортом грузов?

Мы отвечаем на это в полном согласии с теорией Маркса: ценность их определяется суммой трудовых затрат во всех стадиях производства, не исключая заключительной стадии, т.е. работы транспорта. Но, анализируя отдельные слагаемые этой суммы, мы сталкиваемся с проблемой прямых и накладных затрат вообще и с проблемой зависящих и независящих от движения расходов транспорта в частности.

Прямые затраты это те, которые могут быть по условиям производства с полной определенностью отнесены непосредственно к тому или иному конкретному продукту или однородной по качеству группе продуктов. Их, стало быть, можно отнести к стоимости этих продуктов безо всяких условностей. Но благодаря общественному характеру современного крупного производства имеется целый ряд трудовых затрат, обслуживающих одновременно производство целого комплекса разнокачественных благ. Это так называемые накладные затраты. Например, труд инженера, руководящего всей фабрикой или даже целым комбинатом фабрик и заводов. Мы знаем, что это труд производительный, образующий ценность. Но в какой доле его следует разнести на разные товары, выпускаемые, скажем, таким комбинатом как Югосталь? Это вопрос уже более сложный. Однако, калькуляционная практика отвечает на него довольно решительно, распределяя такого рода накладные затраты пропорционально прямым. И это, на мой взгляд, единственно приемлемый метод с точки зрения теории трудовой ценности. Труд общественного обслуживания производства на какой-либо его стадии, если мы не хотим внести произвола в определение относительной ценности для нас разных благ, может быть разлагаем между ними лишь пропорционально уже учтенной на предшествующих стадиях производства их удельной трудоемкости или, что то же, пропорционально прямым затратам овеществленного в них труда.

Применяя этот принцип распределения индивидуально неразложимых затрат к транспорту, мы относим к ним все так называемые независящие от движения затраты. Сюда относятся содержание управленческого аппарата, ремонт станционных строений, амортизация их и целый ряд других расходов того же рода. Их величина заведомо ничем не связана ни с родом, ни с весом перевозимых грузов, ни с дальностью их пробега. Это типичные накладные расходы. Их можно отнести к тем или иным категориям грузов только условно, пропорционально овеществленному в них труду. Тогда как зависящие от движения затраты в качестве прямых расходов транспорта поддаются точному отнесению к тем или иным грузам и

возрастают, согласно теории, в прямой пропорциональности от веса и дальности пробега данных грузов.

Как видим, для того чтобы прийти к этим выводам, нам отнюдь не приходилось апеллировать к принципу платежеспособности, закону спроса и предложения и тому подобным рыночным факторам. Мы целиком оставались до сих пор на почве закона трудовых затрат и той практики калькуляции издержек производства, какая у нас господствует во всех отраслях промышленности. И тем не менее, наши выводы заключают в себе вполне достаточное теоретическое оправдание наличной практики дифференциальных тарифов на транспорте. В своих статьях в "Экон. Жизни" мы уже иллюстрировали это цифровым расчетом.¹ Воспроизведем этот расчет еще раз.

Зависящие от движения издержки железных дорог составляют у нас ныне, примерно, около 0,5 копейки из расчета за тонно-километр груза. Независящие и малозависящие от размеров грузооборота затраты можно оценить грубо в 4% от стоимости поступающих на железные дороги грузов. Исходя из этих коэффициентов, издержки транспорта по перевозкам различных грузов за тонну можно выразить в зависимости от цены груза и дальности его пробега, следующей весьма элементарной формулой: $x = 0,5l + 0,04a$ где l тарифное расстояние в километрах, а a — оценка груза франко — станция отправления в рублях и копейках за тонну. Допустим, что нам нужно протарифицировать три груза: дрова, ценою 6 руб. за тонну, зерно, ценою 60 руб. за тонну, и какие-либо промизделия например, сахар, ценою 600 руб. за тонну. Тогда получим следующую таблицу:

Таблица 1

Издержки железных дорог по перевозке тонны груза в рублях и процентах от оценки груза

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

¹ С. Струмилин, "Тарифная проблема в плановом хозяйстве", "Экон. Жизнь", 1928 г., № 53 и "Еще о тарифной проблеме", №№ 80 и 82.

Как видим, чем дороже груз на единицу веса, тем медленнее возрастает для него наш перевозочный тариф и тем более дальнюю он может выдержать перевозку. При чем на коротких расстояниях дорогие грузы тарифицируются значительно выше дешевых, а на дальних эта разница постепенно выравнивается. Конечно, фактические тарифы строятся у нас эмпирически, вне всякой зависимости от теории трудовой ценности, и потому далеко не совпадают с нормами нашей таблицы. Но общий характер их изменения в зависимости от ценности груза и тарифного расстояния тот же, что и в нашей таблице.

Насколько наша схема отличается от действующих в 1928 г. тарифов, видно из следующей справки:

Таблица 2

Провозная плата с обязательными дополнительными сборами

(В руб. и коп. за тонну, по действующему тарифу № 100) ¹

Пробег в км	Дрова (6 руб.)					Хлеб в зерне (60 руб.)					Сахар (600 руб.)				
	Провозн. плата	Дополн. сборы	Итого		Провозн. плата	Дополн. сборы	Итого		Провозн. плата	Дополн. сборы	Итого				
			Абс.	%/0/0			Абс.	%/0/0			Абс.	%/0/0			
50	73	50	1,23	20,5	1,98	1,17	3,15	5,2	3,79	1,47	5,26	0,9			
100	108	50	1,58	26,3	3,96	1,17	5,13	8,6	7,57	1,47	9,04	1,5			
200	1,65	50	2,15	35,8	7,92	1,17	9,09	15,1	15,15	1,47	16,62	2,8			
300	2,09	50	2,59	43,2	9,61	1,17	10,78	17,9	22,21	1,47	23,68	3,9			
500	2,85	50	3,35	55,8	12,01	1,17	13,18	21,9	34,33	1,47	35,80	6,0			
1.000	5,67	50	6,17	102,8	15,28	1,17	16,45	27,4	55,84	1,47	57,31	9,6			
2.000	11,37	50	11,87	197,8	20,58	1,17	21,75	36,2	67,91	1,47	69,38	11,6			
3.000	17,03	50	17,53	292,2	25,25	1,17	26,42	44,0	79,73	1,47	81,20	13,5			

Как видим, дешевые грузы у нас тарифицируются на близких расстояниях выше, чем следовало бы по нашей схеме, дорогие ниже. На дальних пробегах все грузы тарифицируются выше нормы. Фактическая дифференциация тарифов для дешевых грузов круче теоретической, для дорогих, наоборот, много положе. Но эти отклонения от нормы объяснимы в порядке учета отклонений цен от ценности в результате той или иной экономической политики и сами по себе отнюдь не колеблют значения представленной нами схемы.

¹ Сбор за погрузку и выгрузку грузов — 2 %/о, сбор на образовательные цели и местные налоги с грузов не включены. Приняты к учету сборы: 1) станционный, 2) организационный, 3) взвешивание, 4) особый сбор со складочного помещения.

Конечно, наша схема призвана лишь иллюстрировать известную теоретическую мысль. Как и всякая другая схема она существенно упрощает действительные процессы ценообразования на транспорте. На самом деле, „зависящие“ от движения расходы изменяются не только в зависимости от веса груза и дальности пробега, но и от скорости движения и целого ряда других измерителей. Говоря иначе, мы имеем здесь не прямую пропорциональность затрат от расстояния, а значительно более сложную функциональную зависимость. Но не эти усложняющие общую картину детали интересуют нас в данном споре.

Самой ценной для марксиста особенностью предложенной схемы является, на мой взгляд, то, что она не требует от нас никаких даже временных компромиссов с буржуазной идеологией, никаких эклектических комбинаций из „принципа“ себестоимости с „принципом“ платежеспособности и т. п. теоретической мешанины. Целиком стоя на почве закона трудовых затрат, мы обосновываем необходимость дифференциальности тарифов, исходя из одного лишь учета соотношения прямых и накладных издержек труда на транспорте.

Как же реагирует на эту теоретическую установку тов. Бессонов?

Насколько я мог понять, он не реагирует на нее никак, так как он, повидимому, даже не заметил этой установки. Согласен он или возражает против неизбежности разнесения „накладных“ расходов всякого производства пропорционально овеществленным в комплексной продукции прямым затратам труда? Неизвестно. Настаивает ли он попрежнему на том, чтобы издержки транспорта определялись так же, как и в промышленности, или уже готов установить для транспорта особые методы калькуляции накладных затрат? Неизвестно. Приведенной мной аргументации он вообще не касается, а излагает мой подход следующим образом:

„В № 82 „Экон. Жизни“ тов. Струмилин изложил свой способ решения тарифной проблемы, заключающийся в том, что тарифы на 40 % строятся по издержкам производства и на 60 % — по платежеспособности грузов“.¹

Не ясно ли, что тов. Бессонов упорно не хочет или не может понять о чем идет спор?

Вопрос мною ставится о том, как следует определять трудовую стоимость перевозимых грузов, а вовсе не о том или ином „сочетании“ равно непригодных для этой цели принципов себестоимости и платежеспособности. И тов. Бессонов тщетно пытается ускользнуть от этой постановки спорной проблемы.

Истолковав по своему предложенный мною способ решения тарифной проблемы, тов. Бессонов оспаривает его следующим образом.

¹ „План. Хоз.“, 1928 г., № 7, стр. 61.

Во-первых, он находит предложенный мною принцип разнесения зависящих и независящих расходов „неверным“, но почему он неверен — не объясняет. Во-вторых, он заявляет, что эксперимент, на который зовет тарифную политику Струмилин, „не нужен и вреден, ибо он покоится на неправильных предпосылках“, но какие именно предпосылки неправильны и почему — не сообщает.¹ В-третьих, „в переводе на язык практики“, Струмилин, по словам тов. Бессонова, предлагает „полный переворот в современной тарифной системе“, угрожающий нам „катастрофой“. А в-четвертых, оказывается со слов того же Бессонова, что „если откинуть способ аргументации (Струмилину), то самый метод сочетания двух принципов не нов. В качестве переходной меры, за два месяца до выступления тов. Струмилина, он был предложен и принят коллегией НКПС по докладу автора этих строк“ (т.е. тов. Бессонова).²

Итак, выдвинутое нами решение тарифной проблемы не только неверно, ненужно и катастрофически вредно, но к тому же еще и неново, так как тов. Бессонов предложил его месяца на два раньше нашего. Это курьезное предложение авторских прав со стороны тов. Бессонова даже на „неверные“, „ненужные“ и „вредные“ идеи своих оппонентов, как и всякое проявление самоотвержения, заслуживает всяческого поощрения. И потому я охотно ему уступаю ту эклектическую похлебку из „двух принципов“ в области тарифных построений, которая ему принадлежит по праву. Но мне кажется, что столь легко „откинутый“ им „способ аргументации“ за идею дифференциальных тарифов заслуживал бы с его стороны большего внимания.

Можно даже сомневаться, понял ли тов. Бессонов предложенный мною принцип разветстки независящих расходов: „Ошибка тов. Струмилина, — по „объяснению нашего оппонента, — 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“.³

В этих словах явное недоразумение. Никаких таких расходов, которые падали бы на данную перевозку обратно пропорционально дальности пробега, не бывает. И на проф. Михальцева тов. Бессонов напрасно ссылается. Нет у проф. Михальцева об этом ни слова. Повидимому, речь идет не о „перевозке“, а о пудоверстной ставке. Вот из расчета на 1 пудоверсту или тонно-километр независящие от движения затраты действительно падают обратно пропорционально пробегу. И если тов. Бессонову именно это „совершенно очевидно“, то в чем же моя ошибка? Ведь именно потому

независящие расходы и падают обратно пропорционально пробегу из расчета на тонно-километр, что они не зависят от дальности пробега. Например, „независящие“ затраты по перевозке тонны зерна составляют по нашей прикидке за всю перевозку 2 р. 40 к., независимо от пробега. Эго значит, что на 1 тонно-километр при пробеге в 10 км эти затраты составят 24 коп., а при 100 км пробега — 2,4 коп. Зависимость явно обратно-пропорциональная. Против чего же возражает тов. Бессонов?

В качестве конкретного возражения против моей схемы тов. Бессонов выдвинул еще следующее: Струмилин, на его взгляд, „переоценивает“ значение так называемых независящих расходов железных дорог, определяя их в 60%. „Лет 30—40 назад такая цифра могла казаться приемлемой. Сейчас она явно устарела.“¹ И в доказательство этого тов. Бессонов ссылается на всевозможные литературные источники, беспокоит имена разных профессоров и не делает только одного, не заглядывает в текущую отчетность НКПС. А если бы он заглянул туда, то нашел бы как-раз ту цифру, которую оспаривает.² Впрочем ему кто-то уже указал его ошибку. И в последнем своем выступлении он уже сам уступает: „Действительно, официальные отчеты так именно и оценивают долю „независящих“ расходов на железных дорогах“.³ И теперь он пытается лишь ослабить это признание тем, что деление на зависящие и независящие расходы весьма условно, и что при желании можно эту официальную отчетную цифру снизить до 30 и даже до 25%.

Может быть, это и так. Я не проверял расчетов проф. Михальцева и Фролова. Но именно поэтому я предпочитаю пользоваться вместо весьма сомнительных выкладок и извлечений из вторых рук подлинными отчетами НКПС. Тем более, что если бы принятую мною цифру и пришлось понизить, предложенная мною схема расчета отнюдь от этого бы не изменилась. Переводя спор на конкретные цифры, которые могут быть даны только правильно поставленной отчетностью, тов. Бессонов уходит от существа спора о методах определения стоимости перевозок.

Констатируя это, мы, в конце концов, приходим к следующим выводам. Отрицая правомерность факта дифференциальных тарифов в советском хозяйстве, тов. Бессонов не представил достаточного теоретического объяснения наличности этого факта. Но, как мною показано, оно имеется и может быть дано на основе анализа процессов образования трудовой ценности, — общих и для транспорта и для промышленности. Тов. Бессонов должен либо заняться по существу этим анализом и опровергнуть его методологические

¹ „Экон. Жизнь“, 1928 г., № 102.

² „План. Хоз.“, № 7, стр. 59.

³ „План. Хоз.“, № 7, стр. 62, курсив Бессонова.

¹ „Экон. Жизнь“, № 102, от 4 мая 1928 г.

² „Сводный годовой отчет по ж.-д. транспорту за 1924/25 г.“, М., 1926 г., стр. 52—53. То же за 1925/26 г. Изд. НКПС, 1927 г., стр. 10.

³ „План. Хоз.“, № 7, стр. 59.

основания, либо пересмотреть в корне свое отношение к принципу дифференциации тарифов на транспорте.

2. Тарифы и план

Мы считаем установленным, что известная дифференциация тарифных ставок по стоимости грузов и тарифному расстоянию не только не противоречит, но даже прямо вытекает из теоретически правильного метода калькуляции трудовых затрат на транспорте.

Если мы от учета трудовых затрат перейдем к более легкому в наших условиях учету денежных затрат, образующих так называемую „себестоимость“ перевозок, то и здесь различие в методах разнесения зависящих и независящих расходов неизбежно приведет нас к той же дифференциации тарифов. И если это до сих пор не вошло еще прочно в практику калькуляции перевозочных тарифов, то это, прежде всего, объясняется той особенностью транспортной промышленности, что она всегда работает, так сказать, на чужом сырье. Она перерабатывает чужие материалы, т. е. перевозит чужие грузы. Их стоимость транспорту по общему правилу даже неизвестна. В результате, железные дороги калькулируют не реальную стоимость этих грузов франко—станция прибытия, а только себестоимость какой-то весьма абстрактной средней величины, именуемой „тонно-километром“. Если мы, в конце концов, твердо усвоим себе, что транспортная промышленность, как и всякая другая, призвана производить реальные товары, а не отвлеченные тонно-километры, и примем к учету при разнесении накладных затрат транспорта различную стоимость этих товаров, то никаких споров о методах калькуляции перевозочных тарифов у нас не возникнет.

Но можем ли мы работу советского тарификатора ограничить элементарной задачей калькуляции фактических издержек перевозок того или иного груза для определения тарифной ставки, или должны признать его задачу в плановом хозяйстве значительно сложнее?

В тезисах „О порядке генерального пересмотра тарифов“, предложенных тов. Бессоновым в феврале 1928 г. НКПСу, сказано: „Единственным принципом тарифной системы, соответствующим природе советского хозяйственного строя, задачам правильного развития районов и основам рационального транспортного хозяйства, является принцип реальной стоимости (издержки производства плюс фонд накопления) транспортной продукции, который и следует положить в основу советской тарифной системы“. Если принять этот тезис всерьез, то проблема тарификации сведется к простой арифметике. Исчисляются „издержки производства“, приплюсовывается установленный процент прибыли, и дело в шляпе. Цена перевозок зафиксирована.

Но где же в таком случае место для той или иной плановой экономической политики в области транспорта? Разве „природа“ советского хозяйства противоречит задачам сознательного плано-

вого воздействия на народное хозяйство путем той или иной политики цен вообще и тарифной политики в частности? И разве обобществленный транспорт не является той командной высотой, овладев которой, мы получаем в руки один из наиболее мощных рычагов воздействия на всю экономику страны?

Достаточно только поставить эти вопросы, чтобы отвергнуть всякую схему, которая, совлекая нас с пути экономической политики на путь тарифной арифметики, вырывала бы у нас из рук в эпоху величайшей социальной революции один из важнейших рычагов регулирования хозяйственных процессов. Лишь в совершенно заоблачном отрыве от реальной действительности можно впасть в такой теоретический транс, из которого родятся подобные регулятивные идеи. Конечно, мы чрезвычайно нуждаемся в доброкачественной тарифной арифметике, точно определяющей стоимость перевозок в различных транспортных условиях, но не для того, чтобы автоматически фиксировать эти нормы в своде действующих тарифов, а лишь для того, чтобы сознательно отступать от них в ту или другую сторону в связи с намеченным хозяйственным планом экономической политики.

Относится ли серьезно к своему тезису сам тов. Бессонов? Это мне не совсем ясно. В его статьях на этот счет имеются довольно разноречивые утверждения.

В самом деле, посмотрим, как ставит и разрешает тов. Бессонов чрезвычайно актуальную для нас проблему политики цен в советском хозяйстве.

„Должны ли мы в нашей политике цен,—спрашивает он,—заботиться лишь о том, чтобы в общем и целом, в масштабе всего СССР или в масштабе важнейших отраслей нашего хозяйства или отдельных отраслей промышленности, цены совпадали со стоимостями, или мы должны добиваться этого совпадения в более мелких звеньях общественного производства?“ И отвечает на это весьма категорически: „Конечный пункт нашей политики цен заключается в максимально точном отображении нашей цены той тех реальных затрат труда, общественным выражением которых она является. Успехи в достижении этой цели являются в то же время и успехами нашего планового хозяйства“.¹

Итак, наша политика цен в переходном обществе, каким является СССР, должна быть направлена к максимально точному совпадению цен с трудовой ценностью обмениваемых благ. Это очень ясное и определенное требование. Но оно, прежде всего, предполагает уже осуществленным такое гармоническое перераспределение общественных производительных сил, при котором все потребности находят себе достаточно полное и равномерное удовлетворение, ибо только в условиях такого стойкого равновесия

¹ „План. Хоз.“, 1928 г., № 6, стр. 71—72, курсив мой.

между потребностями и средствами их удовлетворения не остается объективных оснований для отклонения цен от ценностей. Однако, где же такая гармония в окружающей нас действительности? И, во-вторых, оно означает принципиальный отказ от неэквивалентного обмена, т.е. отказ от какого бы то ни было перераспределения рыночными методами народного дохода между различными отраслями хозяйства и социальными секторами. Отчего, однако, в условиях диктатуры пролетариата мы отнюдь не имеем никаких оснований зарекаться.

Лишь в коммунистическом обществе, т.е. после изжития всех хозяйственных диспропорций и классовых дисгармоний, мы могли бы решиться на проектируемую тов. Бессоновым политику. Однако, тогда уже не пришлось бы говорить о политике цен, ибо коммунистическое общество не будет нуждаться в ценах. Но на путях к коммунизму, т.е. в эпоху весьма напряженной классовой борьбы и коренного переустройства всей хозяйственной базы страны, такая доктринерская „политика“ ценообразования, которую правильнее было бы назвать сознательным отказом от всякой политики цен, представляет собой явную утопию, и притом весьма реакционную.

Цены, вполне соответствующие закону трудовых затрат, не создают никаких стимулов для реконструкции наличных производственных пропорций. Они, стало быть, целесообразны лишь с того момента, когда эти пропорции нас удовлетворяют, но не тогда, когда мы их расцениваем как „диспропорции“ и всемерно стремимся к их устранению. Такие цены не двигали бы нас вперед к новым производственным пропорциям. А всякая остановка в условиях классовой борьбы с устремленными назад силами капиталистического окружения означает для нас попятное, т.е. политически реакционное движение.

Директивы XV съезда, к которым апеллирует тов. Бессонов, отнюдь не оправдывают его установки в области политики цен. Ориентировка на пассивное следование цен за движением издержек производства вообще не нуждалась бы ни в каких специальных директивах. А между тем, мы имеем целый ряд директив в этой области, предполагающих весьма активную политику цен. Возьмем хотя бы директиву о снижении промышленных цен в целях сжатия так называемых „ножниц“ между уровнями индустриальных и сельскохозяйственных цен. Эта директива, несомненно, направлена против оппозиционного требования „максимальной“ перекачки средств из сферы крестьянского хозяйства в сферу „индустрии“, но в то же время она предостерегает и от другой крайности, т.е. полного отказа „от привлечения средств деревни к индустрии“.¹ Иными словами, съезд в своих директивах не только не отвергает, а даже

прямо предполагает целесообразность известного перекачивания народного дохода из частного сектора в социалистический вообще и из сельского хозяйства в индустрию в частности. Другая директива того же съезда гласит: „В политике цен на продукты сельского хозяйства пятилетний план должен исходить из необходимости установления устойчивых и соответствующих планам производственного и личного потребления страны и экспорта соотношений в развитии отдельных отраслей сельского хозяйства“. О чем говорит эта директива? О том, что политикой цен, т.е. относительным повышением одних цен по сравнению с другими, нам надлежит изменить наличные соотношения культур в соответствии с требованиями плана.

„Мне кажется,— говорил по этому поводу А. И. Рыков на том же съезде,— что политика установления более высоких цен на технические культуры и продукты животноводства (по сравнению с зерновыми хлебами) является по существу правильной, так как при таких условиях создаются стимулы для развития в крестьянском хозяйстве наиболее прогрессивных и трудоемких культур и применения лучших методов хозяйствования... Но я не решился бы утверждать, что в современном цифровом соотношении мы нашли наиболее благоприятное разрешение вопроса о поощрении различных отраслей хозяйства и обеспечении нормального оборота между городом и деревней... В политике цен на различные продукты сельскохозяйственного производства мы имеем могучий рычаг воздействия на все сельское хозяйство.“¹ Итак, руководители нашей экономической политики, в отличие от тов. Бессонова, отнюдь не отказываются от стимулирующих производство поощрительных цен, т.е. от цен, явно нарушающих принцип эквивалентности, ибо эквивалентная цена не включает в себе никаких стимулирующих начал. Более того, в таких ценах они видят могучий рычаг планового воздействия на хозяйство. И если тов. Бессонов хочет нас уверить, что именно отказ от этого рычага стимулирующих цен является лучшим залогом успехов нашего планового хозяйства, то ему следовало бы вооружиться более солидной аргументацией.

Требования экономической политики, диктующие нам те или иные отклонения цен от ценностного уровня, весьма многообразны. Цены на сельскохозяйственные машины и минеральные удобрения мы зачастую снижаем значительно ниже их стоимости в интересах скорейшего подъема сельского хозяйства, цены на табак и водку, наоборот, сильно повышаем акцизными надбавками, чтобы сузить их потребление в интересах охраны здоровья. Область транспортных тарифов представляет собою, разумеется, не менее широкое поле приложения рациональной политики цен, чем промышленность. И когда тов. Бессонов от нас требует, чтобы законы ценообразова-

¹ А. И. Рыков и Г. М. Крижановский, „Перспективы хозяйственного развития СССР“. Доклады на XV съезде ВКП(б). ГИЗ. М. 1928 г., стр. 174 и 183.

¹ Там же, стр. 14—15.

ния, применяемые в промышленности, были распространены и на транспорт, мы всецело к этому присоединяемся и делаем вывод: значит и на транспорте вполне уместна и целесообразна активная политика цен со всеми ее атрибутами.

Мне кажется, что тов. Бессонов недостаточно оценивает следующие слова А. И. Рыкова: „...Транспорт является в руках рабочего класса могучим средством для реорганизации всего народного хозяйства в целом, является огромной силой орудием влияния обобщественного сектора на все народное хозяйство. До сих пор мы еще не научились использовать транспорт для строительства социалистического общества хотя бы в такой же мере, как буржуазия использует его для развития своего капиталистического хозяйства. Она умеет через транспорт поднимать целые области, давать то или иное направление хозяйству в этих областях. Мы до сих пор подходим к транспорту исключительно как к извозчику. До последнего времени по-настоящему не поставили даже проблемы о том, как мы должны использовать транспорт в качестве орудия нашей экономической политики, в качестве инструмента воздействия социалистических элементов хозяйства на несоциалистическое“.¹

Правда, у тов. Бессонова можно найти и такие места, где он, как-будто, приемлет использование железнодорожных тарифов в качестве рычага экономической политики. „Не подлежит ни малейшему сомнению, — замечает он, в частности, — что пролетарское государство в течение длительного периода будет использовать тарифы, как орудие перераспределения народного дохода“.² Но ведь такое признание обязывает к определенным выводам. Перераспределение народного дохода через тарифы предполагает неэквивалентность этих тарифов стоимости перевозок, т.е. реальным затратам труда, с ними связанным. И если тов. Бессонов уже признал целесообразность для пролетарского государства такой политики тарифов, которая предполагает эту неэквивалентность, то зачем же он одновременно настаивает на „максимально точном“ отображении в тарифах стоимости перевозок. Это два разных и совершенно несовместимых друг с другом принципа тарифной политики.

В приведенной выше выдержке из речи А. И. Рыкова на XV съезде партии особого внимания заслуживают его слова о том как, пользуясь рычагом транспорта, можно поднимать целые области, давая то или иное направление в развитии их хозяйства. В связи с директивой XV съезда, по которой „пятилетний план должен уделить особое внимание вопросам под'ема экономики и культуры отсталых национальных окраин и отсталых районов“, в словах А. И. Рыкова перед транспортом ставится одна из ближайших проблем перспективного плана советского хозяйства.

¹ Там же, стр. 39.

² „Экон. Жизнь“. № 64 от 16/III 1928 г.

И если такие проблемы способна разрешать даже буржуазия, то тем более ресурсов для их решения имеется в арсенале планового хозяйства. Как же разрешается эта задача в капиталистических странах и как ее пришлось бы разрешить по Бессонову?

Лучшим и наиболее испытанным средством экономического под'ема отсталых районов методами транспортной политики в капиталистических странах считается проведение новых железных дорог в эти районы и обеспечение им вполне доступных дифференциальных тарифов. Конечно, такие дороги и тарифы, связывающие центр с отдаленными, экономически отсталыми районами, заведомо могут оказаться на целый ряд лет явно убыточными. И все же предприятие буржуа очень часто идет на эти убытки, заранее обеспечивая себе их покрытие скупкой за бесценок земельных площадей, прилегающих к новым дорогам, в расчете на неизбежное повышение рентабельности этих земель вследствие экономического приближения их к рынкам сбыта.

В чем заключается здоровая идея таких спекуляций? В том, что транспорт нельзя рассматривать изолированно от других отраслей хозяйства. Хозяйство всякого района надо рассматривать в целом, как единый комбинат, в котором временная убыточность транспорта зачастую является совершенно необходимой предпосылкой конечной рентабельности всего комбината в целом.

Эта очень элементарная истина, давно уже вошедшая в обиход работников Госплана и положенная ими в основу экономического районирования СССР, осталась, однако, повидимому, совершенно чуждой тов. Бессонову. Тов. Бессонов в принципе отвергает убыточные дороги и убыточные тарифы, ибо всякий тариф по его предположению должен в точности соответствовать „реальной стоимости транспортной продукции,“ полностью покрывая издержки производства и, сверх того, обеспечивая нормальную прибыль. Это, конечно, совсем другая, — не госплановская установка. Здесь транспорт рассматривается уже как нечто вполне самодовлеющее, оторванное от всего народного хозяйства. Это уже не дополнительный производственный процесс, как его называл Маркс, а совершенно независимая от всех других производственных процессов продукция „тонно-километров“ или „пудо-верст“ как таковых. Каждый тонно-километр должен самоокупаться, каждая пудо-верста должна за свой пай обеспечивать рентабельность транспорта, как бы это не отражалось на интересах всего народного хозяйства в целом, — вот к чему ведет эта установка. И это узко-синдикалистское, чтобы не сказать цеховое, замыкание интересов транспорта на себя, неизбежно приводит к соответствующему извращению и в области наших плановых задач и перспектив.

Мы не имеем еще развернутого перспективного плана в районном разрезе, и потому проблема районирования капитальных вло-

жений, т.е. географического размещения новых промышленных и всяких иных предприятий, до сих пор не нашла еще себе достаточного отражения в наших плановых ориентировках. Однако, общие целевые установки в этом отношении давно уже определились. „Мы должны планировать не на дальнейший гипертрофический рост немногих центров, а на децентрализацию и возможно равномерное распределение новых промышленных поселений по всей стране. Самый характер городов при современных средствах сообщения и методах снабжения энергией может и должен быть изменен в корне,“ — писали мы еще год тому назад и указывали, в каком направлении следует проектировать эти изменения, чтобы „комбинировать промышленный и сельский труд в наивыгоднейших сочетаниях“. Вместе с тем, у нас уже с первых шагов в этой работе наметилось общее смещение промышленных центров с запада на восток, к более отсталым окраинам.

„При выборе районов размещения промышленности, — читаем мы в пятилетке по промышленности, — мы, прежде всего, исходили из основной задачи — достичь максимальной эффективности капитальных вложений в промышленность и, в частности, максимального снижения цен. В силу этого пятилетний план промышленности стремился, поскольку это оказалось возможным, приблизить производство к сырьевым и энергетическим базам, с одной стороны, и к районам потребления продукции — с другой... Как пример приближения к источникам сырья, можно указать на запроектированное развитие хлопчатобумажной промышленности в Средней Азии и Закавказьи, развитие крахмало-паточной промышленности на кукурузной базе на Северном Кавказе, развитие крупного машиностроения на Урале и Украине поблизости от источников металлургического сырья и пр... Что касается ориентировки на близость рынка потребления, то в этом отношении пятилетка стремилась предусмотреть перенесение некоторых отраслей промышленности прежде всего на восточные окраины, ибо ненормально такое положение, когда громадная масса сырья перевозится в центр, иногда за тысячи верст, для того чтобы здесь перерабатываться и затем доставляться на места потребления за те же тысячи верст. Мы наметили развитие спичечной, сахарной, кожаной и текстильной промышленности в Сибири, в Семиречьи, на Урале“ и т. д.²

Как бы ни оценивать эту установку в отдельных ее предложениях, но в целом мы ее и сейчас считаем правильной. Она отвечает на наш взгляд, и директивам XV съезда о подтягивании экономически отсталых районов. Тов. Бессонов, однако, эта установка совершенно не удовлетворяет. Он усматривает в ней „замалчивание проблемы

¹ „Перспективы развертывания народного хозяйства СССР“, Госплан СССР, 1927 г., стр. 11, 150.

² „Материалы к пятилетнему плану развития промышленности СССР“, М., 1927 г., стр. 176.

транспорта“ в результате „неправильной теории районирования, которая сложилась в русской экономической литературе давным давно и упорно держится до сих пор, питаясь соком „платежеспособной“ тарифной системы“. Из дальнейшего видно, что речь здесь идет, собственно говоря, о системе дифференциальных тарифов и той тарифной политике, которая дает „железным дорогам широкую возможность понижать ставки на одни грузы за счет других, на одни перевозки за счет других, создавая тем самым, — как выражается тов. Бессонов — иллюзию сокращения расстояния, ликвидации затрат на перемещение грузов и т. д.“¹

Рассматривая дифференциальные тарифы, как „специфический метод ускорения промышленного развития в капиталистических странах за счет удешевления провоза сырья, удешевления рабочей силы, расширения сбыта изделий и повышения промышленной прибыли“, тов. Бессонов не приемлет его, однако, для советских условий. Избегая всяких „иллюзий“, тов. Бессонов требует, чтобы при учете эффективности вложений в тех или иных районах мы исходили из учета „реальных затрат транспорта на передвижение грузов“, а не действующих тарифных ставок, которые продиктованы теми или иными соображениями экономической политики.

Мы тоже стоим, прежде всего, за трезвый расчет, чуждый всяких иллюзий. Но разве экономическая политика строится без всякого расчета? Если мы в целях ускоренного развития, скажем, Кузнецкого бассейна устанавливаем убыточный тариф на перевозку угля по сибирским магистралям, то этот удешевленный тариф нельзя уж игнорировать при расчетах рентабельности проектируемых в районе этих магистралей Тельбесского или Магнитогорского заводов. В таком удешевленном тарифе кристаллизована воля законодателя, направленная именно к тому, чтобы вложения в Тельбесский и другие заводы в данном районе стали рентабельными и могли покрыть своей рентабельностью убытки транспорта. Это тоже расчет, но только выходящий за пределы элементарной тарифной арифметики. Он охватывает все хозяйство района в целом и учитывает на целые десятилетия вперед его перспективы. Вот почему мы никак не можем согласиться, чтобы такие плановые экономические расчеты, находящие свое отражение в тарифах, игнорировались как ничего не стоящие иллюзии и подчинялись примату калькуляционной арифметики тов. Бессонова.

При расчетах сравнительной эффективности вложений в разных районах должно исходить только из действующих и проектируемых в плановом порядке тарифных ставок и ни из чего другого. Если действующие тарифы вызывают сомнение с точки зрения их соответствия нашей экономической политике, то их, разумеется, надо пересмотреть. И в настоящее время по инициативе Госплана

¹ „План. Хоз.“, № 6, стр. 79—81.

вся наша тарифная система, строившаяся от случая к случаю, подвергается генеральному пересмотру. Но мы не откажемся при этом пересмотре от идеи, что транспорт должен еще в большей мере, чем раньше быть активным рычагом нашей экономической плановой политики. В новом тарифе и впредь, стало быть, найдут свое место целевые надбавки и скидки по сравнению с нормой реальных затрат транспорта. И эти целевые отклонения цен от ценности в наших тарифах придется всем рассматривать не как иллюзии, а как твердую директиву советской власти, подлежащую учету не только при перевозках грузов, но и при всех плановых проектировках новых капитальных вложений.

Чудовищной нелепостью было бы продиктовать дешевые тарифы, скажем, для кузнечного угля и отказаться от его добычи на том основании, что если, мол, посчитать стоимость перевозки не по этому удешевленному тарифу, а по „реальным“ затратам транспорта на данном его участке, то добыча кузнечного угля окажется „нерентабельной“. Но ведь это значит заранее отказаться от развития грузооборота данного района до таких размеров, какие и при установленном дешевом тарифе обеспечат полную его рентабельность. Говоря иначе, это значит не видеть дальше своего носа и вовсе не учитывать тех перспектив, во имя которых всегда ведется такая тарифная политика.

Ошибочность позиции тов. Бессонова обнаруживается и в другой плоскости. Предлагая тарифифицировать перевозки по реальной их себестоимости, он неизбежно толкает нас на декретирование особых тарифов для каждой железной дороги и даже для каждого участка, ибо „реальные затраты“ разных дорог в зависимости от густоты грузооборота чрезвычайно колеблются. Это и теоретически непоследовательно. Не требует же от нас тов. Бессонов, чтобы мы установили различную для каждой шахты Донугля цену за тонну „плиты“ или „штыба“ только потому, что реальные затраты по добыче их в каждой шахте весьма различны. Практически же это требование прямо губительно. В зависимости от различной густоты оборота мы вынуждены были бы установить наиболее дешевые тарифы для перевозок в давно обжитых центральных районах и наиболее дорогие — на окраинах, т. е. вопреки всяким директивам партии экономически отрывать окраины от центра и тормозить подъем отсталых районов в интересах гипертрофического развития промышленных центров.

Хочет ли этого тов. Бессонов? Нет, не хочет. Оспаривает ли он устремление авторов пятилетки „к усилению единства народного хозяйства Союза и к наиболее полному и экономически целесообразному разделению труда между районами?“¹ Нет, не оспаривает. Напротив, сваливая с больной головы на здоровую, он их упрекает

¹ „Материалы к пятилетнему плану“, стр. 176.

в том, что промышленность „не расселяется“ в наших перспективных планах, в том что она „остается в старых районах“. При чем он пытается убедить всех, что это вытекает как раз из неправильной политики нашей в области тарифов, „приспособленных именно к старым районам“.¹ Как же это у него увязываются концы с концами?

Прежде всего, вовсе неверно, что в наших проектировках размещения новых вложений мы остаемся в старых районах. По имеющимся у нас подсчетам вложений в промышленность, мы повышаем удельный вес наших восточных окраин, начиная с Урала, по меньшей мере процентов на 30 за пятилетие. Но эта проектировка исходит из действующей тарифной политики, которая выравнивает тарифные ставки по всей сети и таким образом удешевляет их для окраин за счет центра, которая для наиболее дальних перевозок дает особенно пониженные ставки и таким образом удаленные окраины сугубо приближает к центру и которая не останавливается даже перед постройкой в отсталых районах заведомо убыточных пионерных дорог для ускоренного развития этих районов. Если это называется „приспособлением“ тарифов к интересам старых районов, то как назвать установку тов. Бессонова, которая принципиально отвергает все указанные методы стимулирования экономического подъема отсталых районов?

Мы думаем, что здесь не может быть двух мнений. Установка тов. Бессонова, во всяком случае, не отвечает требованиям планового хозяйства вообще и директивам XV съезда в частности. И потому мы ее отвергаем.

3. О манерах полемики

В деловых товарищеских дискуссиях следует избегать излишнего полемического обострения. И потому я отнюдь не хотел бы окантоваться инициатором такого обострения. Меня очень удивило поэтому обвинение тов. Бессонова в том, что я в своих статьях „обрушился на защитников принципа издержек производства как на неучей, дилеттантов, недоучек, незрелых молокососов и т. д.“. Перечитав заново все свои статьи, я не нашел в них ни одного из этих эпитетов. Поэтому я отнюдь не могу принять на себя ответственность за такую манеру полемики.

Но должен сказать, что и меня не вполне удовлетворяет манера полемики, культивируемая тов. Бессоновым. Он не дает себе труда понять своего противника, и потому постоянно искажает его мысли, приписывает ему зачастую прямо противоположное тому, что им написано, и затем торжествует победу, опровергая свои собственные измышления. Я не буду здесь повторять те образчики такого рода полемики, на которые я уже обращал внимание своего оппо-

¹ „План. Хоз.“, № 6, стр. 78—87.

нента в предыдущих статьях. Об этом вообще не стоило бы говорить, если бы такая манера не слишком затрудняла спор.

В излишней полемической горячности тов. Бессонову ничего не стоит заявить, что Струмилин выступает „в защиту теории платежеспособных тарифов“, хотя я, наоборот, отвергаю эту „теорию“ и отстаиваю дифференциацию тарифов, исходя из совсем другой теории. Он очень легко обвиняет меня в пренебрежении к авторитету Маркса, только потому, что я приглашаю своих оппонентов исследовать обсуждаемую проблему методами Маркса. Он уверяет читателей, что я не знаком даже с основными работами Маркса и поучает меня цитатами из его писаний, давно уже использованными мною в печати. Вообще ему очень хочется уверить и себя и других, что я никуда негодный марксист, склоняющийся к буржуазной идеологии, и что меня вполне своевременно по этому случаю „отлучить от церкви“.

Должен уверить тов. Бессонова, что эта манера полемики тоже в достаточной степени уязвима. Оно, конечно, легче всего опровергнуть всякую „ересь“ отлучением от церкви. Но для этого ведь, прежде всего, нужно самому быть непогрешимым папой. А между тем, тов. Бессонова, повидимому, никакой конклав не снабдил необходимыми для сего качества и полномочиями. И прежде чем учить ортодоксии других, ему не мешало бы самому укрепиться в этом деле.

Конечно, никто не является судьей в собственном деле. Может быть, и мне придется признать ту или другую ошибку. Но пока я не убежден аргументами тов. Бессонова. В ошибки впадают не редко и не плохие марксисты. И потому я лично хотя и считаю тов. Бессонова глубоко неправым в нашем споре, отнюдь не склонен объяснять это какими-нибудь одиозными с его стороны уклонами. Мне просто кажется, что он еще не достаточно продумал тарифную проблему. Но, считая его очень вдумчивым и талантливым ученым, я не сомневаюсь, что рано или поздно он еще откажется от своих ошибок в разрешении этой проблемы.