

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Если 1922—23 г. был годом ярко выраженного улучшения состояния и работы железных дорог, то в 1923—24 году железные дороги только закрепились на занятых позициях и лишь в некоторых областях хозяйства несколько расширили свои достижения.

Улучшения необходимо отметить в эксплуатационной работе железных дорог и, главным образом, в утилизации перевозочных средств. В этом отношении дороги как будто бы уже подошли к пределу, так как дальнейшее улучшение эксплуатационных коэффициентов невозможно без улучшения пути и сооружений и в частности переустройства мостов, часть которых из-за ветхости не может пропускать мощных паровозов. Изношенность рельсов и шпал также оказывает отрицательное влияние на это положение.

Рассмотрим более детально каждую отрасль железнодорожного хозяйства.

Остановимся прежде всего на эксплуатационной длине железнодорожной сети; железнодорожное строительство.

Г о д ы.	В среднем за четверть.				В среднем за полугодие.		В среднем за год.
	I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
1922—23	63.737	64.061	63.884	63.668	63.899	63.776	63.837
1923—24	67.959	67.896	67.958	68.099	67.927	68.028	67.963

Увеличение ж.-д. сети произошло вследствие присоединения дорог Дальнего Востока, которые вошли в общую сеть железных дорог СССР.

Постановлением СТО от 13 мая 1924 г. НКПС'у возвращено из ВСНХ отторженное у него в течение целых шести лет железнодорожное строительство, при чем было передано 9 строительных управлений, ведавших 6.675 верст дорог; из этого количества 1.993 верст числило в постройке, 4.303 версты находились на положении технической охраны, 269 верст были переданы Совету Семиреченской жел. дор. и 45 верст подлежали ликвидации.

Здесь уместно будет сказать, что в 1918 году число верст, находившихся в постройке, доходило до 18.745, но путем повторных декретов СНК и СТО это протяжение было сокращено до 10.788 верст, из которых 4.113 верст к началу 1924 г. находились в ведении НКПС.

Объединив в своем ведении все железнодорожное строительство, НКПС после детального обследования строящихся линий разделил их на 3 категории: а) линии первоочередные общим протяжением 3.694 версты и со средним процентом готовности 68, б) линии второочередные, общим протяжением 3.773 версты со средним процентом готовности 45 и в) линии ликвидируемые, потерявшие свое экономическое значение при существующей конъюнктуре хозяйственной жизни страны. Окончание постройки линий первой категории предположено произвести в 3 года, а затем уже приступить к достройке линий второй категории.

Состояние пути и сооружений. Запущенность путевого хозяйства в течение ряда предшествующих лет и крайняя недостаточность отпускавшихся на этот предмет денежных средств не дали возможности произвести восстановительные работы в таком размере, в каком это было бы необходимо.

Хотя по сборке и установке мостовых ферм и по ремонту каменных опор работ выполнено больше, чем в предыдущем году, но зато по окраске мостов, смене мостовых брусьев и смене шпал сделано значительно меньше, чем было намечено по плану. Наиболее слабым местом являются мосты и шпалы. Из общего протяжения в 174 тысяч пог. саж. мостов, имеющих на сети, значительная часть их, а именно около 36 тысяч пог. саж., из-за ветхости и слабости не пропускают тяжелых мощных паровозов, которые вследствие этого могут быть использованы лишь в 50—60% своей производительности.

При наличии 46% перележавших свои предельные сроки шпал в 1923—24 г. сменено около 16 миллионов вместо 17,8 млн., заданных по программе. Смена рельс, креплений, переводов и крестовин также произведена не в полном объеме. В таком же положении находился и ремонт на содержание зданий и снегоборьба; кредиты по этим статьям в течение года были урезаны, почему нельзя было произвести работы по намеченной программе.

Таким образом, запущенность хозяйства службы пути в наиболее жизненных ее элементах требует, чтобы к погашению ее по определенной, хотя бы и минимальной, программе, были приняты должные меры, — в противном случае, с увеличением размеров движения, служба пути может оказаться несостоятельной по выполнению предъявляемых к ней требований в отношении обеспечения безопасности, планомерности и непрерывности движения.

Подвижной состав.

Состояние паровозного парка характеризуется следующими цифрами.

Наличие и состояние паровозов

(В среднем в сутки)

	Годы.	За четверти операц. года.				За полугод.		За год.
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Общ. нал.	Всего	1922—23 19.571	19.472	19.475	19.582	19.522	19.528	19.525
		1923—24 20.149	20.225	20.216	20.252	20.187	20.234	20.210
Общ. нал.	На 100 вер. сети . . .	1922—23 30,7	30,4	30,5	30,8	30,5	30,7	30,6
		1923—24 29,6	29,8	29,7	29,7	29,7	29,8	29,7
Исправн.	Всего	1922—23 8.009	7.919	8.200	8.556	7.964	8.378	8.171
		1923—24 9.225	9.008	9.036	9.079	9.116	9.057	9.087
Исправн.	На 100 вер. сети . . .	1922—23 12,6	12,3	12,8	13,4	12,5	13,1	12,8
		1923—24 13,6	13,3	13,3	13,3	13,4	13,3	13,4
Св. от раб.	Всего	1922—23 2.104	1.986	2.626	2.773	2.045	2.699	2.372
		1923—24 2.846	2.888	3.032	2.844	2.767	2.938	2.852
Св. от раб.	В % к исправным . . .	1922—23 26,3	25,1	32,0	32,4	25,7	32,2	29,0
		1923—24 30,9	29,8	33,6	31,3	30,4	32,4	31,4
Неисправ.	Всего	1922—23 11.562	11.553	11.275	11.026	11.558	11.150	11.354
		1923—24 10.924	11.217	11.179	11.172	11.071	11.176	11.123
Неисправ.	В % к общ. нал. . . .	1922—23 59,1	59,3	57,9	56,3	59,2	57,1	58,1
		1923—24 54,2	55,5	55,3	55,2	54,8	55,2	55
Негодных	Всего	1922—23 394	441	259	348	417	303	360
		1923—24 145	152	34	49	148	41	95
Негодных	В % к неисправн. . . .	1922—23 3,4	3,8	2,3	3,2	3,6	2,7	3,1
		1923—24 1,3	1,4	0,3	0,4	1,3	0,4	0,9

Из приведенных цифр видно, во-первых, что количество здоровых (исправных) паровозов увеличилось на 916 единиц и, во-вторых, процент больных снизился с 58,1 до 55. Это благоприятное положение с паровозами, однако, не явилось следствием выполнения программы капитального ремонта, а результатом получения 272 новых паровозов, так как в октябре 1923 года здоровых паровозов было 9.095, а в августе 1924 года только 8.964.

Число охлажденных здоровых паровозов возросло с 2.372 до 2.852 единиц как вследствие улучшения эксплуатационных измерителей, так и вследствие общего роста числа здоровых паровозов. Две трети этого запаса составляют твердый запас, а одна треть постоянно меняющуюся часть в зависимости от изменения размеров движения. Согласно правил в холодный запас отставляются лучшие по состоянию паровозы.

Одной из характеристик состояния паровозов служит своевременность производства среднего ремонта, выражающаяся величиной среднего проката бандажей при допуске наибольшем прокате 5—6 мм. Здесь

следует припомнить, что в 1920 году состояние паровозов было таково, что предельный прокат был допущен в 9 мм.

Средние прокаты бандажей в отчетном году были таковы (в мм.).

	1923/24 г.		1922/23 г.	
	пассаж. тов.		пассаж. тов.	
На 1 октября	2,5	2,5	2,6	2,6
„ 1 апреля	2,2	2,3	2,4	2,7

Цифры показывают значительное улучшение проката бандажей.

Другой характеристикой состояния паровозов служит толщина бандажей работающих паровозов. При новом бандаже толщина его равна 65—75 мм. Предельно изношенный бандаж имеет толщину 35—45 мм.

Эта средняя толщина была такова:

	1923/24 г.		1922/23 г.	
	пассаж. тов.		пассаж. тов.	
На 1 октября	52,7	56,2	52,9	52,9
„ 1 апреля	52,3	58,7	53,7	59,8

Следующая характеристика состояния паровозного парка—число случаев порчи паровозов, отнесенное на миллион паровозо-верст пробега,—также показывает для 1923 г. улучшение, так как число случаев было для пассажирских 26,4 и товарных—22,3 при соответствующих цифрах 1922—г.—35,5 и 40,2.

Поступление новых паровозов

	Годы.	За четверти операц. года.				За полугодие.		За год.
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Из-за границы {	1922—23	111	22	39	38	133	77	210
	1923—24	36	15	33	51	51	84	135
Со своих заводов {	1922—23	12	31	24	28	43	52	95
	1923—24	28	30	37	42	58	79	137
Всего {	1922—23	123	53	63	66	176	129	305
	1923—24	64	45	70	93	109	163	272

Поступление новых паровозов, как и в прошлом году, явилось не следствием потребности транспорта в новых паровозах, а, с одной сто-

роны, окончанием ранее выданных заграничных заказов, а с другой,— необходимостью поддержать собственное паровозостроительство. Новое паровозостроение распространялось преимущественно на мощные товарные паровозы.

Чтобы закончить с вопросом о состоянии паровозного парка, приведем таблицу ремонта паровозов:

Ремонт паровозов

(В физических единицах)

		Г о д ы.	Четверти операционн. года.				Полугодия.		За год.
			I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
В ж. д. мастерских.	Капитальный	1922—23	299	305	322	358	604	680	1.284
		1923—24	373	350	299	308	723	607	1.330
	Восстановит.	1922—23	159	118	82	—	277	82	359
		1923—24	—	—	—	—	—	—	—
	Средний	1922—23	1.340	1.164	1.305	1.294	2.504	2.599	5.103
		1923—24	1.338	1.036	1.077	1.205	2.374	2.282	4.656
	В с е г о	1922—23	1.798	1.587	1.709	1.652	3.385	3.361	6.746
		1923—24	1.711	1.386	1.376	1.513	3.097	2.889	5.986
В Эстонии. На своих заводах.	Капитальный	1922—23	29	60	96	122	89	218	307
		1923—24	115	94	95	80	209	175	384
	Восстановит.	1922—23	—	21	11	12	21	23	44
		1923—24	13	8	1	—	21	1	22
	Средний	1922—23	34	3	3	3	37	6	43
		1923—24	—	3	—	—	3	—	3
	В с е г о	1922—23	63	84	110	137	147	247	394
		1923—24	128	105	96	80	233	176	409
	Капитальный	1922—23	4	15	15	10	19	25	44
		1923—24	8	10	8	—	18	8	26
И т о г о	1922—23	1.865	1.686	1.834	1.799	3.551	3.633	7.184	
	1923—24	1.847	1.501	1.480	1.593	3.348	3.073	6.421	

Хотя количественно капитальный ремонт несколько и увеличился по сравнению с прошлым годом, но сильно был сокращен восстановительный ремонт, что в итоге и дало некоторое снижение числа паровозов по сравнению с предшествовавшим годом.

Перейдем теперь к вагонному парку.

Рассмотрим сначала пассажирский вагонный парк.

Наличие и состояние вагонов пассажирского парка

(В среднем в сутки)

	Годы.	За четверти операц. года.				За полугодия.		За год.		
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.			
Обл. налич.	{	В с е г о {	1922—23	24.589	25.855	26.808	27.608	25.222	27.208	26.215
			1923—24	28.826	28.953	28.824	28.936	28.889	28.880	28.885
	{	На 100 верст сети . . {	1922—23	38,6	40,4	42,0	43,4	39,5	42,7	41,1
			1923—24	42,5	42,6	42,4	42,5	42,5	42,5	42,5
Исправных.	{	В с е г о {	1922—23	9.590	9.723	10.345	10.383	9.656	10.364	10.010
			1923—24	11.725	11.187	11.590	12.149	11.456	11.869	11.613
	{	На 100 верст сети . . {	1922—23	15,0	15,2	16,2	16,3	15,1	16,3	15,7
			1923—24	17,3	16,5	17,0	17,8	16,9	17,4	17,2
Неисправных.	{	В с е г о {	1922—23	14.999	16.132	16.463	17.225	15.566	16.844	16.205
			1923—24	17.101	17.766	17.233	16.788	17.433	17.011	17.222
	{	В 0/0 к общ. . . . {	1922—23	61,0	62,4	61,4	62,8	61,7	62,1	61,9
			1923—24	59,3	61,4	59,8	58,0	60,3	68,9	59,6

Улучшение состояния пассажирского парка было достигнуто развертыванием ремонтной программы не только в железнодорожных мастерских, но и привлечением к ремонту заводов ВСНХ.

Работа по капитальному ремонту вагонов развертывалась следующим образом:

	В мастерск.	На заводах.	Всего.
В 1921/22 г.	821	—	821
„ 1922/23 „	1.324	254	1.578
„ 1923/24 „	1.400	600	2.000

Средним ремонтом было пропущено мастерскими:

В 1921/22 г.	1.758
„ 1922/23 „	1.902
„ 1923/24 „	1.600

Ремонтная деятельность мастерских в 1923—24 г., в связи с финансовыми затруднениями, была несколько слабее прошлого года, но это ослабление компенсировалось большим получением ремонтных вагонов с заводов. Необходимо отметить, что дорогами за это время проделана большая работа по приведению в порядок работающих пассажирских вагонов, которые теперь находятся в гораздо лучшем состоянии, чем 2 года тому назад. Однако, общее количественное состояние парка пассажир-

ских вагонов не может считаться удовлетворительным, и ремонтная программа, вследствие финансовых затруднений, отстает от плановых предположений.

Что касается наличия и состояния вагонов товарного парка, то по сравнению с прошлым годом оно представляется в следующем виде:

Наличие и состояние вагонов товарного парка

(В среднем в сутки)

		Г о д ы.	За четверти операц. года.				За полугод.		З а г о д.	
			I	II	III	IV	Перв.	Втор.		
Общ. нал.	{	В с е г о	1922—23	395.213	399.921	402.631	418.121	397.567	410.376	403.971
			1923—24	437.279	434.043	435.261	441.194	435.661	438.227	436.944
	{	На 1 вер. сети . .	1922—23	6,2	6,2	6,3	6,6	6,2	6,4	6,3
			1923—24	6,4	6,4	6,4	6,5	6,4	6,4	6,4
Исправн.	{	В с е г о	1922—23	274.366	269.178	263.961	288.555	271.772	276.258	274.015
			1923—24	310.768	305.691	293.874	295.630	308.229	294.752	301.484
	{	На 1 вер. сети . .	1922—23	4,3	4,2	4,1	4,5	4,3	4,3	4,3
			1923—24	4,6	4,5	4,3	4,3	4,5	4,3	4,4
Св. от раб.	{	В с е г о	1922—23	24.870	25.339	47.921	55.844	25.104	51.882	38.493
			1923—24	50.590	43.482	50.074	49.063	47.036	49.568	48.302
	{	В 0/0 к исправн. .	1922—23	9,1	9,4	18,2	19,4	9,2	18,8	14,0
			1923—24	16,3	14,2	17,0	16,6	15,2	16,8	16,0
Неисправ.	{	В с е г о	1922—23	120.847	130.743	138.670	129.566	125.795	134.118	129.956
			1923—24	126.511	128.352	141.388	145.590	127.432	143.489	135.460
	{	В 0/0 к общ. . .	1922—23	30,6	32,7	34,4	31,0	31,6	32,7	32,2
			1923—24	28,9	29,6	32,5	33,0	29,3	32,7	31,0
Целодн.	{	В с е г о	1922—23	1.676	2.746	2.066	2.858	2.211	2.462	2.336
			1923—24	3.093	3.098	4.269	3.944	3.095	4.106	3.601
	{	В 0/0 к неспр. .	1922—23	1,4	2,2	1,5	2,2	1,8	1,8	1,8
			1923—24	2,4	2,4	3,0	2,7	2,4	2,9	2,7

Из приведенных цифр видно, что и в товарном парке произошло заметное улучшение. Необходимо при этом отметить существенную разницу между паровозным и вагонным хозяйством. Поддержание состояния товарных вагонов в исправности с административной точки зрения представляет одну из наиболее трудных задач. Вагоны находятся в общем пользовании, поэтому обычно ремонтирует вагоны одна дорога, а пользуется вагонами другая, вследствие этого каждая дорога стремится ограничиться наименьшим ремонтом.

Летом 1923 года НКПС получил возможность отпустить дорогам дополнительные кредиты в размере 7,5 млн. руб. на ремонт вагонов — частью на увеличение недостаточного сметного ассигнования на нормальный ремонт, а главным образом, — на оживление 38.000 вагонов, из коих большая часть требовала очень значительной работы.

Работа дорогами была произведена успешно, число здоровых вагонов с июня по октябрь 1923 г. возросло с 273.000 до 313.000, и осенние и зимние перевозки были выполнены вполне успешно.

Такое усиление серьезного ремонта значительно улучшило состояние вагонов и позволило подойти к исполнению следующего этапа улучшения вагонного парка, а именно — ликвидации вагонов местного сообщения.

В мае 1924 года было сделано распоряжение приступить к переводу путем ремонта в состояние вагонов прямого сообщения всех вагонов местного сообщения, оставив лишь то количество, которое нужно для перевозок навалочных грузов в пределах своей дороги. Таких вагонов, подлежащих переводу, оказалось около 120 тысяч.

В июне 1924 г. было сделано распоряжение, воспрепятствующее движению в прямом сообщении вагонов местного сообщения, и этим все вагоны местного сообщения, подлежащие переводу, но еще не переведенные, автоматически попали в разряд больных.

Вследствие такого распоряжения число здоровых сухогрузных вагонов резко понизилось и опустилось на 16 июля 1924 года до 239 тысяч, а затем начало, по мере продвижения работ по переводу, постепенно повышаться и на 1 октября 1924 г. дошло до 291.000, т.-е. превзошло на 10.000 вагонов назначенную норму.

Несмотря, однако, на достигнутые улучшения в товарном парке, в периоды интенсивной погрузки все-таки на некоторых дорогах ощущался недостаток вагонов, годных под насыпь.

В заключение обзора состояния подвижного состава приведем данные о наличии и состоянии цистерн.

Наличие и состояние цистерн

(В среднем в сутки)

	Г о д ы.	За четверти операц. года.				За полугод.		З а г о д.		
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.			
Общ. нал.	{	{	1922—23	26.335	26.923	27.225	27.841	26.629	27.533	27.081
			1923—24	28.155	28.223	28.159	29.520	28.189	28.840	28.513
	{	{	1922—23	41,3	42,0	42,6	43,7	41,7	43,1	42,4
			1923—24	41,4	41,6	41,4	43,4	41,5	42,4	41,9
Исправ.	{	{	1922—23	21.440	21.577	22.410	21.819	21.508	22.114	21.811
			1923—24	23.081	23.377	22.707	23.189	23.229	22.948	23.088
	{	{	1922—23	33,7	33,9	35,1	34,3	33,8	34,7	34,2
			1923—24	34,0	34,4	33,4	34,1	34,2	33,7	34,0
Неисправ.	{	{	1922—23	4.894	5.346	4.815	6.022	5.120	5.418	5.269
			1923—24	5.074	4.846	5.452	6.331	4.960	5.892	5.425
	{	{	1922—23	18,6	19,9	17,7	21,6	19,2	19,6	19,4
			1923—24	18,0	17,2	19,4	21,4	17,6	20,4	19,0

Проведенная инвентаризация цистерн с распределением их по дорогам и установление довоенных условий их обращения дали положительные результаты: парк исправных цистерн значительно увеличился, а процент неисправных снизился. Наличный парк цистерн полностью удовлетворяет все предъявляемые к нему требования.

Материальное снабжение. Перейдем теперь к вопросу о материальном снабжении железных дорог, играющем в их работе огромную роль.

Необходимость всемерного сжатия расходов заставила сильно сократить кредиты на материальное снабжение. Так, по плану восстановления хозяйства на 1923—24 г. для железных дорог требовалось различных металлов и изделий около 28 миллионов пудов, а оказалось возможным приобрести только на 14 миллионов, т.-е. половину того, что было намечено планом.

Положение дела снабжения железных дорог материалами централизованного снабжения в 1923—24 году в сопоставлении с отчетными данными по снабжению за 1922—23 г. представляется в следующем виде:

Наименование материалов и изделий.	% удовлетворения.	
	1923/24 г.	1922/23 г.
Рельсы	95,2	78,1
Накладки	69,6	89,5
Подкладки	80,6	78,4
Болты	92,7	64,3
Костыли	79,5	62
Стрелки	79,6	80
Крестовины	90,5	45,2
Бандажи	104,2	77
Трубы дымог. и жар.	89,4	69
Колесн. матер.	54,1	79,3
Торм. Вестингауза	105,1	100
Пров. телегр.	100	87
Сталь быстрорежущ.	100	62
Телегр.-телеф. имущ.	85,5	85
Олово	100	83
Свинец	89,5	50

Металлических пролетных строений мостов в 1922—23 году было заказано на сумму 2.433.000 зол. индек. рублей, поставлено заводами на сумму 386.298 руб. 91 коп., т.-е. 15,9%.

В истекшем 1923—24 операционном году мостов было заказано на сумму 2.612.202 рубля (червонных) и поставлено на сумму 1.885.357 руб., т.-е. 72,1%.

Из вышеприведенной таблицы видно, что в отношении централизованного снабжения прошедший 1923—24 год закончился благополучно.

Данные о % фактической поставки по договорам наглядно характеризуют собою процесс постепенного приспособления заводов металло- и электропромышленности к выполнению транспортных заказов, а именно:

в 1921—22 г. большая часть потребности железных дорог, в виду слабой производительности внутренней промышленности, была покрыта поступлением из-за границы; в 1922—23 г. наблюдается процесс развертывания промышленности и приспособления ее к выполнению транспортных заказов; в 1923—24 г. построение промышленности и ход поставок по централизованным договорам уже не только вполне обеспечивает потребность железных дорог, но НКПС'у приходится ходатайствовать перед СТО о сокращении программы.

Это обстоятельство дало возможность НКПС'у пойти по пути дальнейшей децентрализации материального снабжения, постепенного сокращения перечня материалов централизованного снабжения и передачи заготовительных функций на местах по согласуемому НКПС'м в центре плану госзаказов, с оставлением в центре заготовок исключительно материалов ответственного назначения и контроля за реализацией планового децентрализованного снабжения.

В отношении снабжения железных дорог металлоизделиями централизованного снабжения 1923—24 г. резко отличается от 1922—23 г.

В 1923—24 г. НКПС'у удалось добиться отмены крайне тяжелой для него системы брони кредитов, оплата заказов производилась им самостоятельно, и благодаря тому, что в самом начале года НКПС условился с промышленностью о непрерывном исполнении заказов независимо от формального заключения договоров, поступление на железные дороги продукции централизованного и планового снабжения носило более плановый характер.

Большая работа была проделана также и в отношении улучшения качества поставляемой промышленностью продукции путем укрепления аппарата заводской инспекции, которой велась неуклонная работа, направленная к повышению требований, доведению их до довойной нормы, с целью получения продукции, которая вполне отвечала бы своему ответственному назначению.

В 1923—24 г. впервые был поставлен на практическую почву вопрос об использовании 12,6 миллионов пудов имеющегося на жел. дорогах металлического лома; часть его, а именно 7,6 млн. пудов, решено было передать на государственные заводы в передел на изделия централизованного снабжения железных дорог.

Снабжение топливом. В отношении снабжения железных дорог топливом истекший хозяйственный год является годом переломным, годом резкого перехода от постоянных топливных кризисов к полной обеспеченности и от снабжения дорог дровяным топливом—к широкой минерализации.

Проект топливного плана в начале года был намечен с преобладанием расхода дров, но уже в сентябре месяце 1923 г., в виду достаточно ясно определившихся благоприятных перспектив по добыче донтоплива, НКПС пересоставил топливный план дорог в сторону максимально возможной минерализации, хотя по тому времени такая минерализация по целому ряду дорог с дровяным топливом и представлялась коммерчески невыгодной. Но сделать это было необходимо как для того, чтобы укрепить угольную промышленность, а тем самым и обеспечить железным дорогам устойчивость их естественного топливного режима, так и для того, чтобы прекратить дальнейшее уничтожение лесов.

4 января 1924 г. Советом Труда и Оборона по представлению Госплана был утверждён план топливоснабжения железных дорог в следующих цифрах (дрова в млн. куб. саж., уголь и нефть в млн. пуд.):

Дрова	1,14	24%
Уголь	316,4	48,5 „
Нефть	85,7	27,5 „
Итого в дровах	4,8	100 „

Во втором квартале хозяйственного года стало очевидным, что в связи с поздним объявлением плана и недопробегом по отдельным дорогам выполнить этот топливный план не представляется возможным. План был пересмотрен и поставка минерального топлива была снижена на 22,3 млн. пудов и нефти на 11,6 млн. пуд.

Несмотря на позднее объявление плана минерализации топливного бюджета, расход дров составил 27,2% против 37% в предыдущем году и уголь 49,1% против 36% расхода предыдущего года.

Топливом железные дороги были обеспечены полностью, и никаких перебоев в их работе по его недостатку не было.

Расход топлива на измеритель понизился и составил на 100 паровозов 1,68 куб. саж. против 1,91 куб. саж. за предыдущий год.

Обеспеченность дорог дровами на 1 октября 1924 г. выразилась в 349 дней и углем на 101 день.

Финансовое положение. Финансовое положение железных дорог в отчетном году продолжало оставаться очень тяжелым. Хотя работа дорог и весьма возросла, но в виду установления Советом Труда и Оборона тарифов на некоторые массовые грузы, как, напр., уголь, ниже себестоимости, а также вследствие недостатка бюджетной дисциплины, ряд дефицитных дорог пережил чрезвычайно тяжелое финансовое положение.

Валовая выручка составила 628,3 млн. руб., дотация из средств государственного казначейства была выдана в размере 40,5 млн. против 85,9 млн. товарных руб. в 1922—23 году.

Несмотря на тяжелое финансовое положение, железные дороги неуклонно шли по пути повышения заработной платы, которая за отчетный год близко подошла к заработной плате других отраслей народного хозяйства; так, на 1 октября 1923 г. средняя заработная плата была 20 руб. 52 коп., а на 1 октября 1924 года—37 р. 33 к., т.-е. возросла на 84,1%.

В области тарифной политики 1923—24 г. характеризуется установлением целого ряда пониженных, льготных и исключительных тарифов, которые были введены как для поддержания отдельных отраслей народного хозяйства, так и для облегчения условий перевозки для малоплатежеспособных категорий населения.

Понижение тарифов для массовых грузов значительно уменьшило выручку железных дорог, что привело транспорт к тяжелому финансовому положению, особенно ярко выявившемуся летом 1924 г., когда результаты работы дорог за истекшее полугодие показали ошибочность предположений в доходных сметах.

Опасность дальнейшего сжатия расходов железных дорог и невозможность рассчитывать на покрытие дефицитности дорог за счет дотации поставили на очередь вопрос о необходимости увеличения доходности путем повышения тарифов, тем более, что закончившиеся к этому времени работы по определению себестоимости перевозок главнейших грузов показали очевидную и значительную убыточность большинства железнодорожных тарифов на массовые грузы.

Вопрос о повышении тарифов был детально рассмотрен Госпланом, который, отвергнув предложение НКПС об огульном повышении тарифов, разбил все грузы, в зависимости от их платежеспособности, на 4 категории; для грузов 1 категории было установлено 3-процентное повышение, для грузов 2 категории—5%, для 3 категории—10%, грузы 4 категории были оставлены без повышения.

Предположения Госплана в сентябре 1924 г. были утверждены СТО, который, кроме того, предложил Тарифному Комитету немедленно приступить к общему пересмотру всей тарифной системы и закончить эту работу к 1 апреля 1925 г.

Остается рассмотреть работу железных дорог и утилизацию подвижного состава.

Начнем с грузовых перевозок. Общие грузовые перевозки в поездах коммерческого движения (не считая поездов служебно-хозяйственных) по сравнению с предыдущим годом выразились в следующих цифрах:

	Годы.	За четверти операц. года.				За полугодия.		За год.
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Отправлено грузов (в миллион. пуд.).	1922—23	871,6	864,4	864,2	925,9	1.736,0	1.790,1	3.526
	1923—24	1.046	980	1.001	1.069	2.026	2.070	4.095
На 1 версту сети (в 1.000 п.).	1922—23	13,7	13,5	13,5	14,5	27,2	28,0	55,2
	1923—24	15,3	14,4	14,7	15,7	29,8	30,4	60,2
Грузооборот (в млрд. пуд.—вер.).	1922—23	316,2	313,0	323,8	315,5	629,2	638,8	1.268,0
	1923—24	469	449	482	532	918	1.014	1.932
На 1 версту сети (в милл. пуд.—вер.).	1922—23	4,9	4,9	5,1	5,0	9,8	10,1	19,9
	1923—24	6,9	6,6	7,1	7,8	13,5	14,9	28,4

Количество отправленных грузов и грузооборот значительно возросли против предыдущего хозяйственного года, при чем наблюдалось довольно равномерное их распределение по кварталам, что может быть объяснено как лучшей работой регулировочных органов — районных и местных комитетов по перевозкам, так и упрочившейся очередной системой перевозки грузов вместо существовавшей ранее плановой системы.

Средне-суточная погрузка с распределением по главнейшим массовым грузам выразилась в следующих цифрах (в вагонах):

		Г о д ы.	За четверти операцион. года.				За полугодия.		За год.
			I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Погружено на дорогах		1922—23	12.089	11.103	10.705	11.882	11.596	11.293	11.444
		1923—24	13.511	13.136	13.161	14.635	13.323	13.898	13.607
Поступило из-за гран.		1922—23	56	49	55	22	53	38	46
		1923—24	—	—	—	—	—	—	—
Всего (вагон. и цистерн.).		1922—23	12.145	11.152	10.760	11.904	11.648	11.332	11.490
		1923—24	13.511	13.136	13.161	14.635	13.323	13.898	13.607
На 100 верст сети		1922—23	19,1	17,4	16,8	18,7	18,2	17,8	18,0
		1923—24	19,9	19,3	19,4	21,5	19,6	20,4	20,0
В числе погружен.	Хлеба (ваг.)	1922—23	1.350	983	803	965	1.166	884	1.025
		1923—24	1.731	1.745	1.146	1.337	1.738	1.241	1.489
	Дров (ваг.)	1922—23	1.837	3.662	2.459	1.952	2.749	2.206	2.477
		1923—24	2.272	2.857	1.643	1.595	2.564	1.619	2.091
	Камен. угля (ваг.)	1922—23	1.185	1.146	1.332	1.430	1.165	1.381	1.273
		1923—24	1.763	1.346	2.207	2.026	1.554	2.116	1.835
	Нефтепродуктов (цист).	1922—23	791	630	548	712	711	630	671
		1923—24	694	594	648	870	644	759	701

Из приведенных цифр видно, что средне-суточная погрузка резко возросла, при чем возрастание приходилось, главным образом, на хлеб (45%) и на уголь (44%); перевозка дров упала на 16%.

В распределении грузовых потоков и общей их конфигурации произошли довольно большие изменения: а) ослабел транзит из Сибири и упало товарное движение в ней самой; б) уменьшилась работа линий, примыкающих к западной границе и в) главная плотность перевозок переместилась на магистрали, ведущие к Москве, которая приобрела роль товаро-распределительного центра.

Улучшение перевозки скоропортящихся грузов в смысле лучшего надзора за их продвижением и введение ускоренных согласованных маршрутных поездов дали резкое увеличение перевозок этого рода грузов, что можно видеть из нижеследующей таблицы:

Погрузка скоропортящихся грузов

(В вагонах)

		Г о д ы.	За четверти операц. года.				За полугод.		З а г о д .	
			I	II	III	IV	Перв.	Втор.		
Мясо.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	3.174	2.187	1.838	2.086	5.361	3.924	9.285
		1923—24	2.669	2.020	2.388	2.149	4.689	4.537	9.226	
		1922—23	2.789	4.703	422	115	7.492	537	8.029	
		1923—24	1.787	3.649	371	133	5.436	504	5.940	
Рыба.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	737	1.125	708	729	1.862	1.437	3.299
		1923—24	501	1.216	1.406	1.634	1.717	3.040	4.757	
		1922—23	6.174	5.726	3.954	3.665	11.900	7.619	19.519	
		1923—24	5.195	7.436	4.975	3.126	12.631	8.101	20.732	
Мол. и ск.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	621	647	658	982	1.268	1.640	2.908
		1923—24	874	679	1.336	1.833	1.553	3.169	4.722	
		1922—23	179	192	247	37	371	284	655	
		1923—24	98	374	322	165	472	487	959	
Масло.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	155	68	483	926	223	1.409	1.632
		1923—24	400	177	1.741	2.263	577	4.004	4.581	
		1922—23	119	84	67	11	203	78	281	
		1923—24	167	273	73	75	440	148	588	
Фрукты.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	241	113	238	1.161	354	1.399	1.753
		1923—24	543	221	386	1.599	764	1.985	2.749	
		1922—23	2.058	209	112	2.122	2.267	2.234	4.501	
		1923—24	3.931	1.334	889	4.745	5.265	5.634	10.899	
Овощи.	{	Изотерм. ваг.	1922—23	148	266	598	1.415	414	2.013	2.427
		1923—24	414	847	1.933	2.332	1.261	4.265	5.526	
		1922—23	787	836	1.256	1.301	1.623	2.557	4.180	
		1923—24	9.790	3.655	9.108	14.323	13.445	23.431	36.876	
Всего вагонов		1922—23	17.182	16.056	10.581	14.550	33.238	25.131	58.369	
		1923—24	26.369	21.881	24.928	34.377	48.250	59.305	107.555	
В том числе в изот.		1922—23	5.077	4.406	4.523	7.299	9.483	11.822	21.305	
		1923—24	5.401	5.160	9.190	11.810	10.561	21.000	31.561	

В виду того, что план вывоза масла из Сибири был составлен без учета всех экономических факторов, влияющих на производство, фактическое предъявление масла из Сибири превысило плановое предположение больше, чем в 2 раза, вследствие чего создались серьезные затруднения по вывозу всех скоропортящихся грузов из Сибири из-за недостатка льда как в местах отправления, так и по пути следования. Недостаток льда отрицательно повлиял на качество перевозившихся продуктов.

Теперь перейдем к пассажирским перевозкам.

Перевозка пассажиров

	Годы.	За четверти опер. года.				За полугод.		За год.
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Всего (в 1.000 чел.)	1922—23	27.567	16.304	23.803	29.702	43.871	53.505	97.376
	1923—24	28.337	26.228	45.724	51.193	54.565	96.917	151.482
На 1 версту сети	1922—23	432	254	372	466	687	839	1.526
	1923—24	417	386	672	754	804	1.425	2.227

Из приведенных цифр видно, что количество перевезенных в 1923—24 г. пассажиров значительно превысило перевозку предыдущего года.

Для выполнения всех перевозок грузовых и пассажирских, считая и хозяйственно-служебное движение, были совершены следующие пробеги (в тысячах поездо-верст в среднем в месяце):

	Годы.	За четверти опер. года.				За полугод.		За год.
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.	
Всего поездов	1922—23	11.461	11.046	11.270	12.157	11.253	11.713	11.483
	1923—24	13.539	12.677	13.258	14.869	13.108	14.063	13.585
	1922—23	18,0	17,2	17,6	19,1	17,6	18,4	18,0
	1923—24	19,9	18,7	19,5	21,8	19,3	20,7	20,0
Пасс. и хоз.	1922—23	4.815	4.446	4.454	4.588	4.631	4.521	4.576
	1923—24	4.598	4.170	4.588	5.679	4.384	5.133	4.758
	1922—23	42,0	40,2	39,5	37,7	41,2	38,6	39,9
	1923—24	34,0	32,9	34,6	38,2	33,4	36,5	35,0
Тов.-военск.	1922—23	6.192	6.137	6.249	6.808	6.164	6.528	6.346
	1923—24	8.019	7.557	7.984	8.208	7.788	8.096	7.942
	1922—23	54,0	55,6	55,4	56,0	54,8	55,7	55,3
	1923—24	59,2	59,6	60,2	55,2	59,4	57,6	58,5
На 100 верст сети . . .	1922—23	9,7	9,6	9,8	10,7	9,6	10,2	9,9
	1923—24	11,8	11,1	11,7	12,1	11,5	11,9	11,7

Общий пробег в истекшем году значительно увеличился по сравнению с предыдущим годом, при чем увеличение это падает, главным образом, на товаро-военское движение, тогда как в прошлом году увеличение приходилось на пассажирское движение.

Остается рассмотреть пробеги подвижного состава, которые представляются в следующем виде.

Пробеги подвижного состава

(В среднем за месяц)

		Годы.	За четверти операц. года.				За полугод.		За год.	
			I	II	III	IV	Перв.	Втор.		
Паровозов.	{	Общий (в 1.000 пар.-верст).	1922—23	18.408	16.270	16.005	16.900	17.339	16.453	16.896
		1923—24	20.214	19.456	19.499	21.401	19.835	20.450	20.142	
		Непроизв. (в 1.000 пар.-верст).	1922—23	6.947	5.225	4.735	4.746	6.086	4.740	5.414
		1923—24	6.675	6.779	6.241	6.532	6.727	6.387	6.557	
	{	В %%% к общему . . .	1922—23	37,7	32,1	29,6	29,0	35,1	29,3	32,2
		1923—24	33,0	34,8	32,0	30,5	33,9	31,2	32,6	
Вагоно-осей тов. парка.	{	Общий в 10.000 . . .	1922—23	57.174	47.318	48.111	56.472	52.246	52.291	52.268
		1923—24	65.721	60.438	69.386	71.365	63.079	70.375	66.727	
		Груженых в 10 000 . .	1922—23	40.244	31.857	33.449	37.610	36.051	35.529	35.790
		1923—24	43.785	41.416	45.778	49.184	42.601	47.481	45.041	
	{	В %%% к общему . . .	1922—23	70,4	67,3	69,5	66,6	69,0	67,9	68,5
		1923—24	66,6	68,5	66,0	68,9	67,5	67,5	67,5	
Вагон-осей пасс. парка {		1922—23	14.494	12.858	14.400	16.456	13.676	15.428	14.552	
(в 10.000). }		1923—24	17.019	15.284	18.028	22.022	16.151	20.025	18.088	

Приведенные цифры указывают на улучшение не только в количественной работе железных дорог по сравнению с предыдущим годом, но, главным образом, в отношении эксплуатационных коэффициентов, что можно более наглядно видеть из нижеприведенной таблицы (см. стр. 407).

Качество услуг. Теперь перейдем к рассмотрению качества предоставляемых железными дорогами услуг своим клиентам.

Начнем с пассажирского движения.

С 1 июня 1924 г. увеличилось количество прямых беспересадочных сообщений как организованными поездами, так равно групповыми и отдельными вагонами: в 1923 г. беспересадочных сообщений было 200, а с 1 июня 1924 г. количество их увеличилось до 250. Независимо от увеличения количества общих пассажирских поездов беспересадочных сообщений, в истекшем году было значительно улучшено согласование поездов по узлам и достигнуты улучшения в обслуживании поездов пассажирским составом. На ряду с заботами об улучшении внутренних пассажирских сообщений было обращено особое внимание на развитие и улучшение граничных сообщений.

Пригородное движение в истекшем году дало значительный процент роста. Так, напр., по Моск.-Казанской дороге, где в период максимального движения в 1923 г. (июнь—июль) перевозилось в среднем в сутки 10.800 пассажиров, в июне месяце 1924 г. средняя суточная перевозка пассажиров достигла 17.600 человек, т.е. превысила прошлогоднюю более, чем на 60%.

Что касается грузовых перевозок, то основными элементами, определяющими качество предоставляемых ж.-д. услуг своим клиентам по перевозкам грузов, являются: ответственность за целостность перевозимых грузов, срочность их передвижения и непрерывность движения.

	Г о д ы.	За четверти операц. года.				За полугодия.		За год.	
		I	II	III	IV	Перв.	Втор.		
Маневровые пробеги (в 1000 паровозоверст).	1922—23	5.072	3.834	3.382	3.625	4.453	3.503	3.978	
	1923—24	3.918	3.838	3.486	3.686	3.878	3.586	3.732	
В % к непроизводит.	1922—23	72,0	60,8	58,9	59,3	66,9	59,1	63,0	
	1923—24	58,7	56,6	55,9	56,4	57,7	56,1	56,9	
В товарно-вагонном движении.	Порожн. проб. только тов. ваг. (в 10.000 осе-верст.)	1922—23	12.688	13.008	12.181	11.278	12.848	11.729	12.288
		1923—24	21.936	19.022	23.608	22.181	20.478	22.894	21.686
	В ‰ к общ. проб. только тов. ваг.	1922—23	30,2	30,8	28,2	22,0	30,5	25,1	27,8
		1923—24	33,4	31,5	34,0	31,1	32,5	32,5	32,5
	Ср.-сут. пробег раб. паровоза (вер.)	1922—23	92,2	95,9	105,3	108,9	94,1	107,1	100,6
		1923—24	105,8	102,0	110,1	112,7	103,9	111,4	107,6
	Ср.-суточ. пробег раб. тов. вагона (вер.)	1922—23	41,4	40,1	45,9	49,5	40,7	47,7	44,2
		1923—24	51,1	45,3	55,3	56,1	48,2	55,5	51,6
	Ср. состав тов. поезда (осей).	1922—23	79,1	78,8	79,7	84,5	78,9	82,1	80,5
		1923—24	84,5	82,6	90,3	90,6	83,6	90,4	87,1
Ср. нагрузка (нетто) тов. поезда (пуд).	1922—23	17.092	16.997	17.302	18.257	17.044	17.779	17.412	
	1923—24	19.479	20.037	20.554	20.668	19.758	20.611	20.184	
Ср. нагрузка груз. вагона (пуд).	1922—23	606	640	653	684	625	668	646	
	1923—24	726	726	705	706	726	706	716	
Ср. комм. скорость тов. поезда (верст в час).	1922—23	11,1	11,2	12,3	13,4	11,2	12,8	12,0	
	1923—24	11,9	11,2	13,0	13,4	11,6	13,2	12,4	

Борьба с хищениями продолжалась и в истекшем хозяйственном году, при чем число явных хищений дошло до ничтожной цифры, что можно видеть из следующей таблицы:

Похищено грузов

(В тысяч. пуд.)

1921/22 г.	5.227,7
1922/23 „	1.285,1
1923/24 „	31,9

Но хотя количество хищений на железных дорогах и резко сократилось, несколько возросли недостатки, уплату денег по которым дороги производили не только через весьма продолжительное время, но до 10 марта 1924 г. переводили стоимость утраченного не по курсу дня выплаты денег, а по курсу дня выдачи груза, что в конечном результате давало почти полное отсутствие реальной ответственности железных дорог за недостатки, порчу и хищение перевозимых грузов.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

Срочность доставки грузов оставалась такой же, как и в предшествовавшем году, т.-е. значительно ниже, чем в довоенное время, что можно видеть из следующего сопоставления, хотя бы только по малой скорости.

	1923/24 г.	1913 г.
Пробег грузов в сутки (верст.)	100	150
Колич. суток на отправл. груза	3	2
На передачу с одной дороги на другую (суток)	2	1

Таким образом, два существенных элемента, имеющих огромное значение для народно-хозяйственной жизни: срочность и реальная ответственность железных дорог за сохранность принятых к перевозке грузов все еще находятся в неудовлетворительном состоянии. Всемерное подтягивание этих двух отсталых элементов коммерческой работы должно составить задачу следующего года.

Второй основной задачей будущего хозяйственного года, еще более важной, чем первая, нужно считать приведение в полное соответствие эксплуатационных элементов и элементов путевого хозяйства, так как без разрешения этой задачи невозможно дальнейшее улучшение работы железных дорог.
