

97733

*Под общей редакцией
Евгения Давыдовича Ханукова*
**ЭКОНОМИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

Обложка художника Г. П. Казаковцева
Технический редактор П. А. Хитров
Корректор В. Ф. Малькова

Сдано в набор 2/IX 1960 г.

Подп. к печ. 19/XII 1960 г.

Формат бумаги 60×92/16. Печ. листов 19¹/₂ (1 вкл.)

бум. листов 9³/₄, уч.-изд. л. 20,62

T14500. Тираж 15 000. ЖДИЗ 72991.

Заказ тип. 662.

Цена 7 р. 20 к. Переплет 1 р. 50 к.

(с 1/1 1961 г. цена 72 коп., переплет 15 коп).

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ, Москва, Басманный туп., 6а

1-я типография Трансжелдориздата МПС.

Москва, Б. Переяславская, 46.

И. В. БЕЛОВ, Н. Е. БОРОВОЙ, Н. Г. ВИННИЧЕНКО,
Г. С. РАЙХЕР, Е. Д. ХАНУКОВ, Н. Ф. ХОХЛОВ

ЭКОНОМИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Под общей редакцией
д-ра экон. наук проф. Е. Д. ХАНУКОВА

Утверждено
Главным управлением учебными заведениями МПС
в качестве учебника для техникумов
железнодорожного транспорта



ВСЕСОЮЗНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСКО-ПОЛИГРАФИЧЕСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
Москва 1960

В книге излагаются экономические вопросы развития и работы железнодорожного транспорта, дается характеристика его материально-технической базы, рассматриваются принципы и методика планирования, системы оплаты труда, вопросы финансов и хозрасчета.

Учебник рассчитан на учащихся техникумов и лиц, самостоятельно изучающих основы экономики железнодорожного транспорта.

Редактор *Л. Н. ПЕСКОВА*

О Т А В Т О Р О В

Настоящий учебник написан применительно к программам курса «Экономика железнодорожного транспорта» для специальностей: «Эксплуатация железных дорог», «Механизация грузовых работ», «Товароведение, материально-техническое снабжение и сбыт» и «Бухгалтерский учет». Он может быть использован также для изучения основ экономики железнодорожного транспорта учащимися техникумов планово-экономической специальности.

При написании учебника были учтены некоторые особенности учебных планов и программ курса «Экономика железнодорожного транспорта» для разных специальностей. Так как почти во всех учебных планах имеются специальные предметы, подробно освещающие экономику и производственно-финансовое планирование соответствующих отраслей железнодорожного хозяйства и их линейных предприятий, то в настоящем учебнике освещены главным образом основы экономики железнодорожного транспорта в целом, а также планирование на дороге и в отделениях дороги. В учебных планах для некоторых специальностей не предусматривается изучение политической экономии, как особого предмета, в связи с этим в учебнике приведены некоторые сведения по политической экономии, необходимые для изучения основ экономики транспорта.

Отдельные главы учебника написали:

1—4—доктор экон. наук проф. *Е. Д. Хануков*;

5—7, 17, 18 (§ 1, 3, 4), 19 (§ 1), 20 и 21 — канд. экон. наук доц. *И. В. Белов*;

8—13 — инж. *Г. С. Райхер*;

14—16, 18 (§ 2), 19 (§ 2, 3, 4) — канд. техн. наук доц. *Н. Е. Боровой*;

22—24 и 28 — канд. экон. наук доц. *Н. Ф. Хохлов*;

25—27 и 29 — канд. экон. наук доц. *Н. Г. Винниченко*.

Все стоимостные показатели в настоящем учебнике даны в масштабе цен, установленном с 1 января 1961 г.

**ЗНАЧЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОТРАСЛИ
МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА. СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДМЕТА
„ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА“**

ГЛАВА I

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

**1. ПРОИЗВОДСТВО МАТЕРИАЛЬНЫХ БЛАГ —
ОСНОВА ЖИЗНИ ОБЩЕСТВА**

Для существования и развития человеческого общества, для жизни людей необходимы продукты питания, одежда, жилища и многие другие предметы потребления, а чтобы все это производить, нужно иметь рабочую силу, предметы труда и средства труда.

Предметы труда — это все то, из чего производят различные материальные блага, что подвергается обработке в процессе производства. К предметам труда относятся предметы, данные самой природой (например каменный уголь, нефть, руда и т. п.), а также сырье и материалы, созданные трудом человека. Например, хлопок является предметом труда (сырьем) для текстильного производства, руда и кокс — для металлургического и т. д.

Средствами труда являются вещи, при помощи которых люди воздействуют на предметы труда, видоизменяют их и делают пригодными для нужд того или иного производства либо для удовлетворения личных потребностей людей. К средствам труда относятся машины и инструменты, производственные здания и сооружения, различное оборудование, средства транспорта, линии электропередачи и т. п.

Совокупность средств труда и предметов труда называется средствами производства. Из всех средств производства наиболее важное значение имеют орудия производства, т. е. машины, станки, инструменты, оборудование и др. Чем совершеннее орудия производства, тем, при прочих равных условиях, выше производительность человеческого труда, тем больше различных материальных благ можно произвести.

Таким образом, для существования и развития человеческого общества необходимо производство и предметов потребления, и средств производства.

Промышленность, производящую средства производства, называют тяжелой, а производящую предметы потребления —

легкой промышленностью. Предметы потребления производит и сельское хозяйство, дающее овощи, фрукты, молоко и другие продукты питания. Сельское хозяйство поставляет, кроме того, сырье для легкой промышленности: зерно — для мукомольной, хлопок, лен, пеньку — для текстильной, сахарную свеклу — для сахарной промышленности и др.

Чтобы развивать все отрасли производства, надо иметь достаточное количество различного сырья, топлива, энергии и непрерывно совершенствовать технику производства, т. е. улучшать машины, станки, оборудование, технологические процессы, а для этого нужно обеспечивать первоочередное, т. е. более быстрое развитие тяжелой промышленности, производящей средства производства и для себя, и для всех других отраслей народного хозяйства.

По характеру производственного процесса все отрасли промышленности относятся или к добывающей, или к обрабатывающей промышленности, которые существенно различаются между собой.

Добывающая промышленность занимается добычей различного сырья и топлива из недр земли, вод и лесов и лишь самой первичной их обработкой. К добывающей промышленности относятся: угольная, железорудная, нефтедобывающая, лесная, рыбная и др. Предметами труда в добывающей промышленности являются материальные блага, данные природой (уголь, торф, лес, руда, рыба и др.). Продукция добывающей промышленности в процессе ее добычи не меняет сколько-нибудь значительно своих вещественных свойств. Например, нефть, извлеченная на поверхность земли, почти не отличается от нефти под землей. Не изменяются существенно также и свойства каменного угля, железной руды, песка, камня и многих других полезных ископаемых, являющихся продукцией добывающей промышленности.

В обрабатывающей промышленности производственный процесс имеет другой характер. Здесь предметы труда в результате обработки меняют свои вещественные свойства и вместе с этим меняется их потребительная стоимость, т. е. полезность вещи, ее способность удовлетворять те или иные потребности людей. Например, пряжа отличается от хлопка, из которого она получена, и по своим вещественным свойствам, и по потребительной стоимости; одежда, сшитая из тканей, отличается от тканей и т. д. Таким образом, в обрабатывающей промышленности в результате последовательной обработки исходного сырья создаются новые продукты, новые потребительные стоимости.

Размеры производства материальных благ и уровень жизни людей зависят от достигнутого общего уровня развития производительных сил общества и господствующей системы производственных отношений, или экономического строя общества.

Производительные силы общества — это средства производства, при помощи которых производятся различные материальные блага, и сами люди с их производственным опытом и навыками к труду. При этом решающая роль в раз-

вятии производства принадлежит людям. «Первая производительная сила всего человечества, — указывал В. И. Ленин, — есть рабочий, трудящийся»¹. Люди изобретают машины, люди развивают науку и на ее основе совершенствуют производство, подчиняют себе силы природы, управляют машинами и развивают производство различных материальных благ. Без людей самая совершенная техника мертва, они заставляют ее служить нуждам человеческого общества.

Люди производят материальные блага не в одиночку, а сообща, коллективами, обществами. Одни коллективы людей производят продукты питания, другие — обувь, одежду, третьи строят жилища, производят различные средства производства и т. д. Внутри каждого предприятия труд разделен по различным профессиям: одни выполняют токарные работы, другие — слесарные и т. д. Таким образом, современное производство основано на широком общественном разделении труда, на специализации производства по странам, районам, отраслям хозяйства и предприятиям.

Специализация производства означает, что каждое предприятие производит лишь один или несколько видов продукции или работ. Например, современный автомобилестроительный завод сам производит лишь сборку автомобилей и некоторые узлы и детали для него. Подавляющее же число материалов, узлов и деталей для автомобиля (камеры и покрышки, карбюраторы, электрическое оборудование, ткани и многое другое) завод получает от других предприятий, т. е. производит автомобили в сотрудничестве, в кооперации с ними. Специализация производства невозможна без кооперации предприятий: одно дополняет другое.

Следовательно, производство материальных благ является по своей природе общественным производством.

Общественное разделение труда, при котором отдельное предприятие производит лишь один или несколько видов продукции или работ и само нуждается во многих продуктах или услугах, производимых другими людьми, другими предприятиями, делает необходимым обмен продуктами труда. Обмен продуктами труда — товарами — посредством денег происходит в сфере обращения. В ней осуществляются экономические связи между производителями и потребителями продукции, продажа одних и покупка других товаров. Таким образом, в процессе производства материальных благ люди связаны друг с другом, зависят друг от друга.

Отношения между людьми, возникающие в процессе производства, обмена и распределения материальных благ, называются производственными, или экономическими отношениями.

Характер производственных отношений зависит от того, в чьей собственности находятся средства производства (фабрики, заводы,

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 29, стр. 334.

шахты, рудники, земля со всеми ее природными богатствами и т. д.).

В капиталистических странах средства производства являются частной собственностью, они принадлежат не всему обществу, а отдельным лицам — капиталистам.

В ряде капиталистических стран часть средств производства (железные дороги, средства связи и др.) являются государственной собственностью. Но и эти средства производства используются в интересах господствующих классов, т. е. буржуазии, помещиков. В капиталистических странах рабочие лишены средств производства и поэтому вынуждены трудиться на капиталистов за низкую заработную плату, а капиталисты, владеющие средствами производства, эксплуатируют рабочих и получают высокие прибыли, присваивая себе продукты чужого, неоплаченного труда. Получение прибылей является главным стимулом, основной целью капиталистического производства.

В погоне за высокими прибылями капиталистические предприниматели ведут между собой ожесточенную конкурентную борьбу. Каждый из них стремится всеми способами захватить в свои руки как можно больше источников сырья и рынков для сбыта продукции и вытеснить оттуда других предпринимателей. Во многих случаях крупные капиталисты объединяются и образуют капиталистические монополии, которые господствуют в той или иной области производства или сбыта продукции, благодаря чему могут устанавливать очень высокие цены на свою продукцию и получать особенно большие прибыли.

Неизбежным следствием капиталистической собственности на средства производства, при которой каждый предприниматель руководствуется только своими интересами, является бесплановость и анархия производства; с этим связаны экономические кризисы, огромная излишняя трата общественного труда, хроническая безработица и нищета трудящихся при капитализме.

В социалистических странах средства производства принадлежат не отдельным лицам, а всему обществу. Поэтому здесь нет эксплуатации человека человеком. Производство различных материальных благ в социалистических странах осуществляется не для получения прибылей, а для наиболее полного удовлетворения материальных и культурных потребностей всего общества. Все народное хозяйство развивается планомерно, высокими темпами, без кризисов и безработицы. Быстро и непрерывно повышается уровень жизни народа.

2. РОЛЬ ТРАНСПОРТА В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

В производстве материальных благ, в жизни общества весьма велика роль транспорта. Транспорт необходим для осуществления перевозок как внутри отдельных предприятий, так и между предприятиями, районами и странами.

Внутри предприятий при помощи транспорта осуществляется

перемещение предметов труда со складов сырья и материалов в производственные цехи, от одного рабочего места к другому, из цеха в цех, наконец, на склад готовых изделий. Для этих целей применяются различные средства транспорта: ширококолейные и узкоколейные железные дороги, автомобили, транспортеры, конвейерные ленты, воздушные канатные дороги, подвесные рельсовые дороги и др.

Транспорт, перемещающий средства труда и рабочих внутри предприятий, называется внутрипроизводственным, или промышленным транспортом. Его работа связана с технологическими процессами производства или добычи продукции в рамках отдельных предприятий: фабрик, заводов, шахт и т. д. Следовательно, внутрипроизводственный транспорт обслуживает непосредственно процесс производства материальных благ, или сферу производства.

Внутрипроизводственный транспорт не является самостоятельной отраслью производства; это лишь составная часть процесса производства в тех отраслях хозяйства, которые он обслуживает.

Среди различных видов промышленного транспорта весьма важное значение имеют подъездные железнодорожные пути, связывающие предприятия со всей транспортной сетью.

Для производства материальных благ необходимо иметь наряду с внутрипроизводственным транспортом также и транспорт, обслуживающий сферу обращения. Этот транспорт призван осуществлять перевозки продукции (грузов) между предприятиями, районами и странами.

В процессе общественного разделения труда транспорт, обслуживающий сферу обращения, выделился в самостоятельную, четвертую отрасль материального производства, наряду с земледелием, добывающей и обрабатывающей промышленностью.

В современных государствах транспортные нужды сферы обращения, как правило, удовлетворяет специализированный транспорт общего пользования в виде железных дорог, морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта. Транспорт общего пользования (наряду с системой складов) является материальной основой процесса обращения продуктов и товаров, т. е. материальной основой для связей между производителями и потребителями продукции.

Необходимость в перевозках продукции транспортом общего пользования в сфере обращения вызывается многими причинами. Главнейшие из них следующие.

В недрах земли и на ее поверхности имеются природные богатства, необходимые для производства самых разнообразных продуктов и изделий. Однако эти богатства размещены неравномерно по территории. Например, в Советском Союзе лесные массивы расположены на севере Европейской части СССР и в Сибири, а южные районы Европейской части страны, а также Казахстан и республики Средней Азии почти лишены леса; основные запасы нефти сосредото-

чены в районах между Волгой и Уралом, на Кавказе и т. д. В результате этого многие виды сырья и топлива необходимо перевозить из одних районов в другие, в том числе и отдаленные.

В условиях планового социалистического хозяйства предприятия, как правило, размещаются с таким расчетом, чтобы стоимость продукции в районах ее потребления, при прочих равных условиях, была наименьшей. При размещении предприятий учитываются расходы не только на производство продукции непосредственно на самом предприятии, но и расходы на перевозку топлива, сырья и других материалов, необходимых для этого производства. Учитываются расходы и на перевозку готовой продукции от предприятий до районов или пунктов ее потребления. Например, для выплавки 1 т чугуна требуется около 2 т железной руды и свыше 1 т угля. Поэтому металлургические заводы, производящие чугун, а из чугуна — сталь и прокат, как правило, размещаются вблизи железорудных или угольных бассейнов, а конечная продукция — прокат — вывозится с металлургических заводов в районы ее потребления. Предприятия, производящие легковесную или громоздкую продукцию (например сельскохозяйственные машины, деревянную мебель), наоборот, выгодно размещать ближе к районам потребления готовой продукции, чтобы избежать излишних затрат на перевозку малотранспортабельной продукции, хотя при таком размещении часто возникает потребность в дальних перевозках сырья и топлива для этих предприятий.

Таким образом, все предприятия нуждаются или в завозе сырья и топлива, или в вывозе готовой продукции, а часто и в том и в другом. Во многих случаях для бесперебойной работы предприятий регулярный вывоз готовой продукции имеет не менее важное значение, чем своевременный подвоз сырья и топлива. Если с нефтеперерабатывающих заводов вовремя не отгружать готовую продукцию, то имеющиеся на заводе емкости нефтехранилищ заполнятся нефтепродуктами и дальнейшая работа предприятия станет невозможной. Кроме того, предприятия не получают от потребителей денежные средства в нужные сроки и могут в связи с этим испытывать финансовые затруднения в приобретении новых партий сырья и топлива. Это также может вызвать перебои в производстве продукции.

Транспорт необходим не только для промышленного, но и для сельскохозяйственного производства; он осуществляет перевозки сельхозмашин, горючего, химических удобрений и различных промышленных товаров народного потребления из городов в села и продукции сельского хозяйства в города. Таким образом, транспорт является материальной основой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, для обмена продукцией между ними. Основатель первого в мире социалистического государства В. И. Ленин особо подчеркивал важность этой роли транспорта, в частности железнодорожного, для социалистического хозяйства. Он писал: «железные дороги — ... это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между

промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги»¹.

Транспорт является необходимым условием для осуществления географического, территориального разделения общественного труда, для кооперирования и специализации производства по предприятиям, отраслям хозяйства, районам и странам.

Специализация предприятий на производстве одного или нескольких видов продукции дает большие выгоды. При специализации можно применять наиболее высокопроизводительные машины и технологические процессы, производить в массовом количестве наиболее дешевую продукцию, которую в ряде случаев целесообразно перевозить в районы ее потребления даже и на очень дальние расстояния.

Специализация производства целесообразна не только по предприятиям, но и по районам. Это связано с различием природных и экономических условий. Так, районы Средней Азии в основном специализированы на производстве хлопка, Казахстан производит уголь, цветные металлы, зерно и продукты животноводства. Районы Поволжья дают нефтепродукты, различные машины и т. д. Районы, специализированные на производстве той или иной продукции, производят ее не только для своих нужд, но и для других районов; в то же время они сами ввозят из других районов недостающую им продукцию. Чтобы такая специализация производства по районам была возможной, необходимо иметь транспорт, который обеспечивал бы перевозки различных грузов между районами.

В современном мире производство специализировано и по странам. Так, в капиталистическом мире имеется лишь несколько индустриально развитых стран, таких, как США, Англия, Федеративная Республика Германия, Франция, Япония, Италия, Бельгия. Эти страны сосредоточили в своих руках — монополизировали — почти всю обрабатывающую промышленность капиталистического мира. В большинстве остальных капиталистических стран обрабатывающая промышленность развита слабо. Они производят в основном сельскохозяйственную продукцию и отдельные виды сырья: Бразилия, например, производит на экспорт в другие страны главным образом кофе, Венесуэла — нефть и т. д.

Страны со слабо развитой промышленностью обычно находятся в экономической зависимости от промышленно развитых империалистических государств и вынуждены у них покупать самую разнообразную промышленную продукцию, притом часто по очень дорогой цене. Сами же они, как правило, продают свою продукцию по весьма низким ценам.

Такая специализация производства по отдельным странам является весьма нерациональной, она тормозит экономическое развитие многих стран и вместе с тем вызывает большое количество

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 27, стр. 277.

чрезмерно дальних и встречных перевозок сырья и готовой продукции.

Специализация производства осуществляется и между странами социалистического лагеря, но она основана на совершенно других началах. Ее целью является всестороннее и быстрое развитие производительных сил во всех без исключения социалистических странах, гармоничное развитие в них и сельского хозяйства, и промышленности. Каждая страна специализируется на таких видах продукции, производство которых наиболее выгодно как с точки зрения интересов данной страны, так и интересов всех социалистических стран.

Специализация производства по отдельным странам всегда вызывает необходимость обмена продукцией между странами, развитие международной торговли, международных перевозок.

Таким образом, для производства материальных благ необходимо иметь не только внутрипроизводственный транспорт, но и достаточно развитый транспорт, обслуживающий всю сферу обращения продукции.

В Советском Союзе транспорт общего пользования в 1959 г. включал свыше 124 тыс. км железных дорог, 136 тыс. км речных путей и около 17 тыс. км нефтепродуктопроводов. Грузовые перевозки в сфере обращения выполняют несколько миллионов автомобилей, многие сотни тысяч вагонов, десятки тысяч локомотивов, морских и речных судов. На транспорте общего пользования в СССР занято основной деятельностью более 6 млн. чел., из них только на железнодорожном транспорте около 2 млн. чел., не считая работников подсобных предприятий, школ, больниц и т. п. Народное хозяйство СССР ежегодно затрачивает на перевозки всеми видами транспорта общего пользования свыше 15 млрд. руб.

В связи с быстрым ростом народного хозяйства необходимо дальнейшее развитие всех видов транспорта СССР, систематическое снижение стоимости перевозок.

Следует иметь в виду, что сферу обращения обслуживает не только транспорт общего пользования, но частично и промышленный транспорт (подъездные пути к предприятиям). Оба вида транспорта тесно связаны друг с другом как экономически, так и технологически. В Советском Союзе, например, около $\frac{4}{5}$ всей погрузки железных дорог общего пользования осуществляется на подъездных путях промышленности.

Важное хозяйственное и культурно-политическое значение имеет также и пассажирский транспорт. Как было указано, для производства любых материальных благ нужно иметь не только средства производства, но и рабочую силу. В современных крупных промышленных центрах большая часть трудящихся проживает на значительном расстоянии от места работы. Поэтому для бесперебойной деятельности предприятий необходимо иметь достаточно развитый пассажирский транспорт — городской и пригородный, который осуществлял бы своевременную перевозку трудящихся к месту их

работы и жительство. Для обеспечения нормального производственного процесса регулярность работы пассажирского транспорта имеет еще большее значение, чем регулярность грузовых перевозок. Если топливо, сырье и материалы можно сразу завезти на несколько дней, что обычно и делается, то перевозки трудящихся должны производиться ежедневно, притом в строго определенные часы суток с точностью до нескольких минут.

Наряду с перевозками трудящихся в производственных целях пассажирский транспорт призван удовлетворять и ряд других потребностей людей в передвижении, в частности обеспечивать поездки населения, связанные с общественной деятельностью, в дома отдыха и санатории и для других личных нужд.

Транспорт имеет не только важное экономическое, но и оборонное значение.

Транспорт связывает в единое государственное целое республики, области и районы Советского Союза.

Такова огромная экономическая и государственная роль транспорта.

Контрольные вопросы

1. Какую роль играет транспорт в народном хозяйстве?
2. Каковы задачи транспорта как отрасли материального производства?
3. В чем заключается роль внутрипроизводственного транспорта?

Г Л А В А 2

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОТРАСЛИ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА. СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДМЕТА «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА»

1. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОТРАСЛИ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Важнейшим отличием транспорта от других отраслей материального производства является прежде всего то, что транспорт не производит новых продуктов, новых вещей, а лишь перемещает продукцию, создаваемую в промышленности и сельском хозяйстве. В процессе перемещения, как правило, не изменяются вещественные свойства, качество перевозимых грузов. Поэтому на первый взгляд кажется, что транспорт вообще нельзя считать отраслью материального производства. Между тем транспорт, осуществляя перевозки, производит важную материальную переменную — переменное местоположения продукта по отношению к потребителю. В результате этого перемещения, требующего дополнительной затраты труда, возрастает стоимость перевозимого продукта на величину издержек транспорта; изменяется и

потребительная стоимость продукта, т. е. его полезность, его способность удовлетворять те или иные потребности людей. Например, хлеб, находящийся в Казахстане, имеет для москвича лишь возможную, или, как говорят, потенциальную потребительную стоимость, но не реальную. Чтобы этот хлеб стал для москвичей реальной потребительной стоимостью, нужно, помимо труда работников сельского хозяйства, затратить труд работников транспорта и доставить хлеб из Казахстана в Москву. Как указывал К. Маркс, любой продукт можно считать полностью произведенным, готовым к потреблению только тогда, когда будет закончено его перемещение из пункта производства в пункт потребления. Следовательно, транспорт продолжает процесс производства материальных благ в сфере обращения путем перемещения продуктов из пунктов их производства в пункты потребления. Поэтому транспорт является отраслью материального производства, и труд работников, занятых на транспорте, является трудом производительным; он создает национальный доход, увеличивает общественное богатство.

Железнодорожный, водный, автомобильный и воздушный транспорт наряду с перевозками грузов осуществляет также и перевозки пассажиров. Поэтому продукцией транспорта является перемещение грузов и пассажиров.

В отличие от обрабатывающей промышленности в издержках транспорта отсутствуют расходы на приобретение сырья. Предметами труда на транспорте являются перевозимые грузы, но они не служат сырьем для транспорта и транспорт не оплачивает их стоимость; следовательно, стоимость грузов не включается в стоимость транспортной продукции, в то время как стоимость предметов труда (сырья) в обрабатывающей промышленности включается в стоимость соответствующей промышленной продукции. Поэтому на транспорте примерно в два с половиной раза выше удельный вес расходов на заработную плату, чем в целом по промышленности. Обычно высокий удельный вес заработной платы в издержках производства свидетельствует о низкой технической вооруженности труда. Однако это не относится к транспорту. По своей технической вооруженности, по количеству механических лошадиных сил, приходящихся на каждого работающего, транспорт занимает одно из первых мест среди других отраслей производства.

Наконец, есть еще одна важная особенность транспорта: продукцию транспорта — перемещение грузов и пассажиров — в отличие от продукции промышленности нельзя накапливать на складах, создавать в запас, так как она потребляется тогда же, когда и производится, т. е. в процессе перевозки. Следовательно, резервы на транспорте могут создаваться только в виде резервов технических средств, резервов провозной способности. В промышленности можно и при небольших резервах производственных мощностей постепенно накопить значительные запасы той или иной продукции. Эту продукцию с помощью транспорта можно направить в любой район страны, где в ней возникнет необходимость. На транспорте такое

постепенное накопление продукции невозможно; ограничены возможности транспорта и в маневрировании резервами провозной способности. Подвижной состав железных дорог можно перебрасывать с дороги на дорогу, но использовать резервы пропускной способности, например, Белорусской дороги для увеличения перевозок на Дальневосточной дороге нельзя. Так как потребность в дополнительных перевозках может возникать повсеместно, то, следовательно, транспорт должен иметь повсеместно и некоторые резервы провозной способности. Потребная их величина зависит от характера дороги и обслуживаемого ею района.

2. ПРОДУКЦИЯ ТРАНСПОРТА И ЕЕ ИЗМЕРИТЕЛИ

Как было указано, продукцией всякого транспорта является перемещение грузов и людей. Однако имеются некоторые различия в понятии полноценной транспортной продукции и в условиях ее производства и реализации в капиталистических и социалистических странах.

Все капиталистические предприятия производят товары, т. е. продукцию, предназначенную для продажи с целью получения прибыли. Капиталистические транспортные предприятия также производят свою продукцию для продажи; они продают и у них покупают сам процесс перемещения грузов и пассажиров, измеряемый условно натуральными величинами — тонна-километрами и пассажиро-километрами. Это и является продукцией — товаром капиталистического транспорта.

Капиталистические транспортные предприятия рассматривают каждую оплаченную перевозку как полноценную продукцию независимо от того, являются перевозки рациональными или нерациональными. Чем больше выполняется оплаченной перевозочной работы, тем, при прочих равных условиях, выше прибыль. Само понятие «нерациональная перевозка» чуждо капиталистическим транспортным предприятиям; они, например, не только не ведут борьбы за сокращение дальности перевозки грузов, но, наоборот, всячески поощряют дальние перевозки, устанавливая на эти перевозки пониженные тарифы.

В капиталистическом хозяйстве основная задача транспорта — обеспечить доставку продукции из мест ее производства в пункты потребления — вследствие анархии производства выполняется с огромной излишней затратой общественного труда. Это вызывается главным образом нерациональностью размещения капиталистического производства по странам и районам, конкуренцией между транспортными предприятиями и бесплановостью, стихийностью капиталистического обращения товаров.

В плановом социалистическом хозяйстве в отличие от капиталистического нет непримиримых противоречий между интересами транспортных предприятий и всего народного хозяйства. В инте-

ресах народного хозяйства основная задача транспорта должна выполняться при минимальной затрате общественного труда. Для этого планирование производства, его размещение по районам, планирование снабжения, сбыта и перевозок организуются так, чтобы, при прочих равных условиях, обеспечивалась минимальная перевозочная работа транспорта, исключались излишне дальние, встречные и другие нерациональные перевозки.

В Советском Союзе «производство» тонна-километров, хотя бы и оплаченных, не является главной целью транспортных предприятий, а рассматривается лишь как необходимое средство для выполнения основной задачи транспорта. При прочих равных условиях расходы на перевозки тем ниже, чем меньше объем тонна-километровой работы. Поэтому в Советском Союзе настойчиво ведется борьба за снижение дальности перевозки грузов.

Продукцией социалистического транспорта является перемещение конкретных грузов из пунктов их производства в места потребления. Это перевозки угля из угольных бассейнов на электрические станции, коксохимические заводы и т. д.; это перевозки хлеба из сельскохозяйственных районов в города и т. п., т. е. все многообразие перевозок различных грузов из пунктов их производства в места потребления.

Продукцией транспорта являются также и пассажирские перевозки, связанные как с производственной деятельностью трудящихся, так и с удовлетворением личных нужд населения.

Обобщенным измерителем транспортной продукции по грузовым перевозкам является грузооборот в тонна-километрах (*ткм*), представляющий собой произведение объема перевозок грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Соответственно по пассажирским перевозкам обобщенным измерителем продукции является пассажирооборот в пассажиро-километрах (*пассажиро-км*), представляющий собой произведение числа перевезенных пассажиров на расстояние перевозки.

Сумма тонна-километров и пассажиро-километров называется приведенными тонна-километрами или приведенной продукцией транспорта. При определении приведенной продукции на железнодорожном транспорте 1 *ткм* приравнивают 1 *пассажиро-км*; на автомобильном транспорте 1 *ткм* приравнивают 6 и на воздушном 12 *пассажиро-км*. Эти коэффициенты устанавливаются с учетом различий в себестоимости тонна-километра и пассажиро-километра. На железных дорогах коэффициент перевода, равный единице, установлен давно, когда себестоимость 1 *ткм* по величине была близка к себестоимости 1 *пассажиро-км*. В настоящее время себестоимость 1 *пассажиро-км* почти вдвое выше себестоимости 1 *ткм*. Поэтому при простом суммировании их допускается известная неточность, но и при суммировании всех тонна-километров допускается упрощение, так как себестоимость перевозок различных родов грузов также неодинакова.

Таким образом, измерение суммарной продукции транспорта