

Значение железнодорожных тарифов для бумажной промышленности.

Бумажная промышленность принадлежит к числу сильно заинтересованных в железнодорожных тарифах отраслей промышленности ввиду значительных расстояний от фабрик до мест потребления бумаги и больших количеств топлива и материалов, нужных для ее выработки.

Лишь в немногих случаях, исключительно удачного географического положения предприятия, большая часть нужных материалов получается на месте, чаще же главная масса материалов и топлива поступает на фабрику по водным и железнодорожным путям, из разных расстояний до многих сотен верст, в количествах, во много раз превышающих количество вырабатываемой фабрикой бумаги.

Бумажное предприятие, комбинированное, т.е. вырабатывающее бумагу из полуфабрикатов, целлюлозы и древесной массы своего производства, работающее, как обычно бывает, на дровяном топливе, расходует топлива и материалов по весу приблизительно в пятнадцать раз больше, чем выпускает бумаги. Для бумажных фабрик, работающих на покупных полуфабрикатах и на водяной силе или высококалорийном топливе, соотношение это, конечно, более благоприятно, но и на них вес поступающих топлива и материалов в 4—5 раз превышает вес готовой продукции.

Близкое к действительности понятие о потребности бумажной промышленности в железнодорожных перевозках и о том, как ложится стоимость их на цену бумаги, можно составить по данным Центробумтреста, производящего около половины всей вырабатываемой в России бумаги.

По подсчету, сделанному на основах производственной программы на 1924—1925 операционный год, общее количество материалов и топлива, какое потребуются подвезти к предприятиям Центробумтреста в течение года для выполнения намеченной программы составит, в круглых цифрах, 53 миллиона пудов, из которых лишь около трех миллионов (5,5%) поступит гужем; около двадцати миллионов (38%) поступит на фабрики непосредственно по водным путям и около тридцати миллионов (56,5%) по железным дорогам.

По действующим теперь железнодорожным тарифам провозная плата, без станционных и других сборов, за перевозку упомянутых тридцати миллионов пудов составит 2.150.000 рублей, из которых 150.000 можно считать на подвоз материалов и топлива для выработки на Сухонских заводах целлюлозы для продажи или расходования на других фабриках треста, а 2.000.000 рублей собственно на подвозку материалов и топлива для производства 3.200.000 пудов бумаги, что составит 63 копейки на пуд.

По отдельным фабрикам треста, в зависимости от географического положения, производства из сырья или полуфабрикатов, от наличия водяной силы и рода топлива, стоимость подвозки на пуд вырабатываемой бумаги сильно колеблется; для Пензенской фабрики, несмотря на водяную силу и работу из полуфабрикатов, она составляет 80 копеек, тогда как для Окуловских фабрик, несмотря на значительное производство полуфабрикатов, благодаря благоприятному географическому положению, лишь 37 копеек.

В виду значительности производства Центробумтреста, разбросанности его фабрик по всей территории Союза и разнообразия их условий работы, стоимость подвоза материалов и топлива в 63 коп., округляя, в 65 копеек на пуд бумаги можно принять за среднюю для всей бумажной промышленности Союза; для южных фабрик, мало пользующихся водными путями и издали везущих основные материалы, она будет выше, для Ленинградского района, вероятно, значительно ниже.

Для рода грузов бумажной промышленности и среднего их пробега станционные и другие сборы определяются приблизительно в 15% от провозной платы и ложатся примерно 10 коп. на пуд бумаги.

Если прибавить 40 коп., как среднюю стоимость провоза (со сборами) одного пуда бумаги от фабрик до мест потребления, то общая сумма стоимости железнодорожного провоза, не считая связанных с ним накладных расходов (как подвозка к станциям и от них, склады и пр.), составит на пуд бумаги очень значительную сумму—1 р. 15 к., или свыше 20% от стоимости в Москве газетной бумаги при продажной цене 4 р. 60 к. франко фабрика.

Для фабрик Центробумтреста, т.-е. по меньшей мере для половины русской бумаги, наиболее тяжело, кроме провоза бумаги, ложатся провозы полуфабрикатов и древесины. На провоз первых падает до 20% от 75 копеек, т.-е. в среднем до 15 к. на пуд бумаги; при чем предприятия Центробумтреста подвозят по железным дорогам лишь около $\frac{1}{3}$ потребляемых полуфабрикатов, а остальные $\frac{2}{3}$ производят на местах производства бумаги; для Пензенской фабрики треста, на которую в предстоящем году предположено подвезти 85% потребности полуфабрикатов, подвоз их составит уже не 20, а 43% всей стоимости подвоза и ляжет на пуд бумаги не пятнадцатью, а почти сорока копейками. В виду того, что Центробумтрест производит 85% всей вырабатываемой в Союзе целлюлозы, а другие тресты работают

главным образом на привозных полуфабрикатах, надо признать, что в среднем для всей русской бумажной промышленности на подвоз полуфабрикатов падает очень значительная часть стоимости подвоза материалов.

Несмотря на значительное применение минерального топлива и водяной силы и широкое пользование водными путями, как для непосредственного сплава древесины к фабрикам, так и для сокращения пробега ее по железным дорогам путем предварительного сплава древесины к железнодорожным линиям, все же железнодорожный подвоз древесины (дров, балансов, бревен, пиленых материалов для наковки и ремонта) для Центробумтреста составляет 20% стоимости подвозки и ложится пятнадцатью копейками на пуд бумаги.

Цифра эта может быть принята и для всей бумажной промышленности Союза, но для отдельных предприятий, использующих древесину и менее благоприятно, чем Центробумтрест, расположенных по отношению водных путей, цифра эта гораздо выше и стоимость провоза древесины для них может иметь решающее значение для возможности рентабельной работы.

Весьма значительна в виду подвоза за 1500—1800 верст, стоимость провоза колчедана и каолина, составляющая для фабрик Центробумтреста 11 копеек на пуд бумаги.

Вследствии малого потребления фабриками Центробумтреста, работающими бумагу из древесины, тряпья, стоимость подвоза последнего составляет лишь 6%, однако, для отдельных фабрик треста, работающих больше тряпичных бумаг, как Калужские, она ложится уже 14 копейками на пуд бумаги; для фабрик, работающих специально тряпичные бумаги, подвоз тряпья может лечь 40—50 коп. на пуд бумаги.

Для фабрик Центробумтреста имеют значение тарифы хлебных грузов, в виду значительного расхода хлеба при лесозаготовках; провоз хлеба ложится на пуд бумаги приблизительно семью копейками.

Перечисленные категории грузов поглощают около 70% стоимости подвоза, остальные 30% приходится на подвоз минерального топлива, химических материалов, металлов и разных материалов для производства и ремонта.

Ожидаемое сейчас повышение железнодорожных тарифов, в тех размерах, как предполагает НКПС, т.е. повышение на 10% ставок I—IX классов, хлеба, сахара и лесных грузов I категории (доски), на 5%—ставок X класса, нефти, каменного угля, торфа, лесных грузов II категории (баланси), на 20%—дров, вызвало бы вздорожание провоза материалов топлива и бумаги приблизительно на 11 коп. на пуд, что при существующем стремлении к понижению продажных цен бумаги едва ли возможно. Особенно нежелательно повышение тарифов на дрова, тряпье и полуфабрикаты.

В целях использования для производства целлюлозы и древесной массы древесины отдаленных от центров лесистых местностей необхо-

димо, напротив, понижение тарифов на полуфабрикаты и установление для них особых дифференциальных тарифов, понижающихся с увеличением пробега.

Желательна установка дифференциальных, более дешевых на большие расстояния, тарифов для колчедана и каолина. Высокая стоимость провоза делает часто менее выгодным применение уральских колчеданов, чем заграничной серы; она же задерживает развитие применения украинских каолинов, которое удешевило бы бумагу при одновременном улучшении ее качества.

Нужна установка особого тарифа для сырых, содержащих более 50% воды, древесной массы и целлюлозы, перевозимых теперь по тому же тарифу, как и полноценные сухие полуфабрикаты.

Многое в железнодорожных тарифах и условиях перевозки могло бы быть, без ущерба для железных дорог, изменено на пользу бумажной промышленности; надо, чтобы сами бумажные предприятия больше внимания отдавали этим вопросам и подымали свой голос в защиту своих интересов.

А. Никитин.