

# SAMFÄRDSELNS LÄGE I SOVJETUNIONEN

Av *PETER SLAVEK*

SOVJETUNIONENS geografiska omständigheter medför att samfärdseln intar en speciell plats inom näringslivet. Transportväsendet har till uppgift att klara varu- och persontrafiken inom ett område, som sträcker sig 700–800 mil i öst–västlig och 300–400 mil i nord–sydlig riktning. Oaktat dess stora betydelse har samfärdselfrågorna tidigare endast sporadiskt blivit föremål för behandling inom den ryska facklitteraturen. Hithörande frågor tilldrog sig dock ett påtagligt intresse från allmänhetens och fackfolkets sida i maj 1962, när första rikskongressen för kommunikationsfrågor hölls i Moskva.

Transportväsendet är en faktor av stor betydelse i Sovjet, icke minst därför att transporttarifferna har en prisreglerande uppgift och dessas utformning påverkar den pågående reformeringen av prissystemet. Tariffernas prisreglerande roll har under de gångna årtiondena medfört att transporttariffer för maskiner och halvfabrikat varit mycket låga, dessa täckte knappt självkostnaderna, då däremot tarifferna för jordbruks- och konsumtionsvaror utgjort det mångdubbla.

De olika varornas stora tariffskillnader har minskat de sista åren, men det hindrar inte att transportkostnaderna fortfarande utgör en för stor del av vissa varors självkostnadspris. Detta sammanhänger troligen med industrimekaniseringen. Vare därmed hur som helst, faktum är att om man under nuvarande förhållanden ändrade transportutgifterna skulle kostnadsstrukturen undergå väsentliga förändringar. Transportkostnadernas procentandel i självkostnadspriset för gjutjärn är 60 %, för kol 70 %, för stål 22 %, för bensin 12 %, för kerosin 20 %, för trävaror 50–60 % och transportkostnaderna för sand till byggnadsarbete överstiger sandens utvinningskostnader.

I den allmänna ekonomiska utvecklingens spår har godstrafiken mer än tredubblats under 20 år. Transportväsendet ligger dock väsentligt efter i utvecklingen och man har ej kunnat helt tillfredsställa de transportbehov, som dykt upp i samband med produktionens mångdubbling. Vid den ovan nämnda kongressen påpekade flera deltagare, att samfärdseln efter-

släpning är synnerligen stor i förhållande till industrins expansion. Samfärdselns procentandel av landets totala investeringar visar sjunkande tendens. Denna procentandel jämte samfärdselns innehav av sakkapital i förhållande till landets totala kapitalbestånd visar följande bild före och efter kriget:

	Första 5-års- planen	Genom- snitt av förkrigs- åren	Fjärde 5-års- planen	1960
Investeringar	18,6	20,4	14,2	10,1
Sakkapital	13,4	15,9	15,1	13,1

Samfärdselinvesteringarnas sjunkande andel har inte dikterats av samfärdselns nivå utan beror snarare på den åsikt, som fortfarande gör sig gällande bland planhushållare i Sovjet, nämligen att samfärdseln inte är en »produktiv gren» och dess större investeringar och utveckling kan vänta. Vid majkongressen tillskrevs eftersläpningen Molotov-Kaganovitjgruppen, vars representanter, enligt Chrustjov, medvetet saboterat samfärdselns utveckling.

I Sovjet svarar järnvägarna för 80% av all gods- och persontrafik. Andra mera moderna transportmedel kom till användning först efter kriget men lastbilstransporterna utgör fortfarande en mycket liten del av landets totala transportvolym. Godstrafikens fördelning mellan olika samfärdsgrenar under de sista 20 åren är följande:

	1940	1950	1953	1956	1960
All godstrafik	100	100	100	100	100
Därav:					
Järnvägar	85,1	84,4	84,5	83,0	79,8
Sjöfart	4,9	5,6	5,1	6,3	7,0
Båtar (insjöar och floder)	7,4	6,5	6,3	5,4	5,3
Pipelines	0,8	0,7	0,8	1,6	2,7
Lastbilar	1,8	2,8	3,3	3,7	5,2

Under de sista 15 åren medförde alltså övergången till mera moderna transportmedel — lastbilar och pipelines — att järnvägarnas andel i hela transportmängden sjönk med 5–6%. Järnvägsnätets modernisering har endast helt nyligen påbörjats. Den väsentligaste utvecklingen i denna riktning de sista åren har varit nätets vidareutbyggnad och lokbeståndets modernisering. Järnvägsnätets sammanlagda längd år 1958 var 122 800 km. De efterföljande 3 åren byggdes 2 146 km nya banor, främst i Orienten. Lokbeståndets modernisering kan betraktas som mera betydelsefull. År 1958 var endast 5 000 km av hela banlängden elektrifierad. År 1952 utgjorde denna sträcka 10 000 km, med andra ord, utvecklingen var större under dessa 6 år än på ett helt kvartssekel. Vid sidan av dessa delresultat har vid rikskongressen för kommunikationsfrågor otaliga kritiska synpunkter framförts, vilka påpekade järnvägstransporternas föråldrade standard. Tågens huvuddel består av gamla konstruktioner och bränslets utnyttjandegrad är låg. För att kunna öka tågens genomsnitts-

hastighet borde man modernisera dessa gamla konstruktioner. F. n. är genomsnittshastigheten 10–15 km, varför en vagns utnyttjandegrad är låg. Monteringen av elektropneumatiska bromsar, som skulle möjliggöra ökade tåghastigheter och öka trafiksäkerheten, går mycket sakta. Sidolinjernas och vid dessa belägna tågstationers tekniska utrustning är efterbliven, varför dessa sidolinjers tekniska standard först måste höjas, innan tågens hastighet kan ökas. Skillnaden i den tekniska utrustningen vid huvud- och sidolinjerna berör i första hand godstransporten, eftersom 70–80 % av godstransporten går på sidolinjerna. Medan transportkostnaderna per ton/km på huvudlinjerna är 3–4 kopek, är motsvarande kostnad på sidolinjerna 10–40 kopek.

Eftersom transportarbetets mekanisering inte genomförts för transportarbetets samtliga arbetsmoment, medför lastning av järnvägsvagnarna stora tids- och ekonomiska förluster. Endast 5 % av dylikt arbete är mekaniserat; som exempel kan nämnas, att lastning av 75 kg tunga säckar inte är mekaniserad. Den mänskliga arbetskraftens användning vid lastningsarbete betingas i hög grad av att järnvägsvagnarna har gammal konstruktion, vilket omöjliggör moderna lastningsmaskiners användning. Den modernare industrins snabbare transportbehov kan inte tillfredsställas med lastnings-

och transportarbetets föråldrade utrustning och metoder. Järnvägsvagnarna har lång väntetid vid lastningsstationerna bl. a. därför att vagnarnas öppningsluckor endast kan öppnas för hand. I vissa fall utgör själva lastningen endast 30 % av hela väntetiden. Vagnkonstruktörerna är i första hand inställda på att minska vagnarnas vikt; följaktligen har de ännu ej utarbetat konstruktioner, som möjliggör mekanisering av transportarbetets samtliga arbetsmoment. Man har brist på vagnar avsedda för speciella transportbehov. Man saknar kylvagnar, vagnar med väd-ringsventiler, etc., vilka skulle möjliggöra mera rationell transport av jordbruksprodukter och djur.

Industriprodukternas transport hindras även av bristen på sammanhängande mekanisering av olika transportmedel. Detta gäller i första hand järnvägs- och lastbilstransporternas koordinering. Eftersom lastbilstrafiken leds av de enskilda distrikten inom varje republik, är lastbilparkens utnyttjandegrad och effektivitet låg. Medan järnvägsvagnarnas lastkapacitet utnyttjas maximalt, kör lastbilarna endast 53,3 % av körsträckan med last, resten av sträckan kör bilarna tomma. Lastbilarnas låga effektivitet är en följd av transporttariffernas omotiverade skillnad, vilket hindrar lastbilarna att från järnvägarna överta kortare godstransporter. Transporten av 65 ton sand på ett avstånd av 117 km

kostar exempelvis med järnväg 34.50 rubel medan samma transport från en järnvägsstation kostar med lastbil 84.60 rubel på en sträcka av en km. Ett annat exempel: Potatistransporten från Serpucova till Moskva kostar med järnväg 75 kopek per ton och med lastbil 3.80 rubel. Belastningen på järnvägsnätet ökar isynnerhet under sommarmånaderna. Godstransport med järnväg sker till 22 % på kortare avstånd än 100 km och till 36 % på mindre avstånd än 200 km. En stor del av dessa transporter kunde utföras mera ekonomiskt med lastbilar men företagen använder järnvägen eftersom tariffen är lägre. Alla dessa exempel tyder på att de olika transportmedlens enhetliga utveckling och planering inte är koordinerade och att de rationella organisationsmöjligheter, som den statliga centrala ledningen i princip skulle kunna genomföra, inte är utnyttjade. I nuvarande läge har planeringen av samfärdsels investeringar mycket stor betydelse. Eftersom ledningen är splittad och investeringsbeloppen uppspaltade i alltför små delar, är investeringarnas effektivitet mycket liten. Man saknar vetenskapligt grundad komplex utvecklingsplan, som skulle koordinera de olika transportgrenarnas arbete. Vid planeringen ligger huvudvikten på

järnvägarnas huvudlinjer medan industritransportens övriga former, såsom de smalspåriga järnvägarnas, den inre transportens och sidolinjernas tekniska modernisering försummas.

Inom ramen för denna korta information berördes huvudsakligen industri- och godstransportens viktigare problem. Såsom framgick av rikskongressens talare kunde ett särskilt kapitel ägnas åt persontrafiken och dess brister. Dessa talare betonade, att kundtjänstens bristfälligheter hade blivit en tradition beträffande persontrafiken. Passagerarna vet inte när och hur de kan använda olika färdmedel, de vet inte om de får plats på färdmedlen ifråga och de är ofta utsatta för otrevliga överraskningar vid järnvägsvagnarnas eller flygplanens trappor.

Trots att transportväsendet hör till de mest räntabla företagen, åtnjöt transportföretagen fram till 1953 ett statligt understöd på 48 milj. rubel. Första året samfärdseln i sin helhet uppnådde hel kostnadstäckning, inkl. investeringsutgifter, var år 1955. Detta betyder, att det steg i transportväsendets utveckling, som nåddes av västerländska stater för 25-30 år sedan, kom till Sovjet endast 2 år före rymdålderns början.