

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 656.2 (09):656.2.385

Ф.И. Хусаинов,

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, финансов и управления на транспорте Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), associate professor at the chair of Economics, finance and management in transport of the Russian open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT)

Железные дороги в условиях плановой экономики: миф о потерянном рае

В статье рассмотрены некоторые проблемы работы железнодорожного транспорта в условиях советской плановой экономики. Рассмотрены вопросы дефицита подвижного состава, нерациональных перевозок, качества транспортного обслуживания и проблем с инвестициями в развитие инфраструктуры в 1960-1980 е гг.

железнодорожный транспорт, плановая экономика, дефицит, качество транспортного обслуживания, пропускные способности железных дорог, реформы на железнодорожном транспорте

Railways in a planned economy: the myth of the lost paradise

The paper considers certain problems of rail transport in the Soviet planned economy. The problems of shortage of rolling stock, unpractical transportation, quality of transport service and problems with investments in infrastructure development in 1960-1980 are analyzed.

railway transport, planned economy, deficit, the quality of transport services, rail capacity, reforms of rail transport

На протяжении последних 10–15 лет на железнодорожном транспорте РФ проводится структурная реформа (а точнее – реформы, т.к. они различны в разных сегментах отрасли), целью которой является адаптация этой специфической отрасли к рыночным отношениям.

При этом половинчатость и несистемность проводимых реформ, постоянно порождают среди достаточной части железнодорожников не только оценки типа «зачем было реформировать то, что и так хорошо работало», но и призывы вернуться к модели организации отрасли, аналогичной той, что была характерна для времён плановой экономики. Более того, последние два года (2011–2012) в отрасли прошли под знаком периодических попыток «усиления плановости», повышения централизации и жёсткости планирования грузовых перевозок. Результатом стали такие инициативы, как попытка реанимировать элементы плановой системы, например, возврат к месячному календарному планированию грузовых перевозок (которое действовало с советских времён до 1998 г.), попытка ограничить число операторских компаний с целью снижения конкуренции и ряд других инициатив (подробнее об этих инициативах см. [22]).

Миф о потерянном рае, которым были советские железные дороги в условиях плановой экономики, и который исчез с появлением рынка, представления о высокой эффективности и качестве работы железных дорог в период «развитого социализма» – миф, активно продвигаемый сегодня частью руководителей ОАО «РЖД» – очень опасен. Когда вы принимаете решение о выборе стратегии развития, очень важно видеть реальность, а не мифологическое представление о ней.

Поэтому автор посчитал весьма актуальным напомнить о некоторых системных аспектах функциониро-

вания железнодорожного транспорта в условиях планово-централизованной модели, показав тем самым, что это далеко не лучший пример для подражания¹.

1. Экономика дефицита

В СССР железнодорожный транспорт являл собой едва ли не идеальную модель социалистической экономики. Все его активы принадлежали государству, которое определяло для него объёмы и номенклатуру работ, тарифы, инвестиции и поставки продукции в его адрес. При этом Министерство путей сообщения СССР (МПС), как и другие отраслевые министерства в промышленности, сельском хозяйстве, строительстве и торговле, являло собой симбиоз органа государственного регулирования и субъекта хозяйственной деятельности.

С лёгкой руки Яноша Корнаи², плановую экономику принято называть «экономикой дефицита». Корнаи показал, что в плановой экономике состояние дефицита не является чем-то случайным, каким-то отклонением от нормального состояния. Дефицит – её имманентное свойство, её характерная черта.

И железнодорожный транспорт в этом отношении не был исключением. Это подтверждает в своём интервью бывший заместитель Министра путей сообщения СССР Н.К. Исингарин³: «Жёстко централизованная система управления не допускала свободы предпринимательской деятельности и даже инициативы, принятия самостоятельных решений, что не давало возможности активно работать. Любое самостоятельное решение, даже в благих целях, но в нарушение действующих инструкций и правил, строго наказывалось. **Будучи неотъемлемой частью социалистической экономики, железнодорожный транспорт имел те же пороки и недостатки**» [9].

С одной стороны, советские железные дороги отличались более высокими эксплуатационными показателями по сравнению с магистральями капиталистических стран. Так, грузонапряжённость на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в пять-шесть раз превосходя американскую. Более интенсивно, чем за рубежом использовался и вагонный парк. Благодаря регулированию порожних вагонопотоков в масштабе сети доля порожнего пробега вагонов (к общему пробегу) была на 30–40% меньше чем в США (27–28% в СССР против 45–49% в США). При сопоставимой средней дальности перевозок оборот вагона в СССР был в три раза ниже (т.е. вагоны оборачивались втрое быстрее). Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским [1].

С другой стороны, при высоких эксплуатационных показателях железных дорог спрос на перевозки не удовлетворялся, и промышленные предприятия постоянно жаловались на дефицит вагонов (или точнее – на необеспечение вагонами месячных планов перевозок), у пассажирских касс стояли многочасовые очереди, а железнодорожники неизменно испытывали нехватку ресурсов и людей [7].

Вот как описывал экономику МПС бывший Министр МПС России А.А. Зайцев⁴: «Каждое нижестоящее звено стремилось защитить, отстоять, «забить в план» как можно более высокие расходы и как можно менее напряжённые количественные и качественные показатели с тем, чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять» (цит. по [5]).

То есть, это была в целом, так называемая, затратная модель экономики, не содержавшая внутренних стимулов к росту конкурентоспособности и клиентоориентированности. Экономика, работа которой не привязывалась к

¹ Автор выражает благодарность первому заместителю главного редактора журнала «РЖД-Партнер» и газеты «Гудок», кандидату исторических наук, доценту кафедры Истории ПГУПС А.И. Гурьеву за ценные замечания и дополнения, сделанные при обсуждении рукописи настоящей статьи.

² Примечание редакции. Я. Корнаи (1928 г.р.) – один из крупнейших современных экономистов. Мировую известность Корнаи принесли теоретические труды о равновесии («Антиравновесие», 1971), о дефиците («Экономика дефицита» в рус. пер. «Дефицит», 1980), о мягких и жестких бюджетных ограничениях, о трансформационном спаде, в которых он знакомил западного читателя с экономикой социализма. С 2002 по 2005 годы был президентом Международной экономической ассоциации.

³ Исингарин Н.К. – в 1984–1986 гг – начальник Целинной железной дороги, в 1986–89 гг., – заместитель Министра путей сообщения СССР, в 1989–1991 гг – начальник Алма-Атинской железной дороги, в 1991–1994 гг. – Министр транспорта Республики Казахстан; доктор экон. наук.

⁴ А.А. Зайцев – в 1988–1996 гг. – начальник Октябрьской железной дороги, в 1996–1997 гг. – Министр путей сообщения РФ. В настоящее время профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС), доктор экон. наук.

рыночному спросу. Подобная система не содержала в себе необходимых стимулов для более эффективной работы в смысле стремления к сокращению расходов и увеличению объема и качества продукции.

К чему это приводило? Давайте послушаем руководителей отрасли тех лет.

Министр путей сообщения СССР в 1977–1982 годах И.Г. Павловский⁵ в своих мемуарах «Моя дорога» вспоминает, что «хронически не хватало вагонов, провозных возможностей инфраструктуры», и «десятки тысяч поездов простаивали на подходах к важнейшим узлам сети», в частности на подходах к портам [16].

Сами современники характеризовали работу советских железных дорог весьма негативно. Вот что, например, писала газета «Правда» 15 августа 1977 года: «Министерство путей сообщения СССР выполняет план подачи вагонов лесозаготовительным хозяйствам не более чем на 50%. Древесина, так нужная во всех районах страны, лежит на складах, портится, превращается в дрова. Что толку из того, что тысячи людей рубят ангарский и енисейский лес, сплавляют, выгружают на берег, если он здесь годами гниет?.. Территория складов на лесоперевалочных базах загружена нескончаемыми рядами штабелей из посеревших от времени бревен... В европейской части страны положение не лучше, чем в Сибири... Западнее Урала значительная часть древесины – лиственные породы, дорогое фанерное и лыжное сырьё. Долго хранить её нельзя. Пролежав год-другой, берёзовые кряжи трескаются, украшаются плесенью и грибками... В погрузочных пунктах Союза скопилось свыше 20 миллионов кубометров лесоматериалов. И в то же время предприятия Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР в первом полугодии заплатили десятки миллионов рублей штрафов за то, что не поставили потребителям древесину» (цит. по [15]).

Остановимся подробнее на проблеме необеспечения заявок грузоотправителей подвижным составом, поскольку она являлась важнейшим симптомом «экономики дефицита».

Газета «Правда» нам сообщает: «За первую половину 1977 года заводы Башкирии только под светлые нефтепродукты недополучили 11160 цистерн. По этой причине народное хозяйство в период уборочных работ лишилось сотен тысяч тонн топлива» [15].

Аналогичная ситуация наблюдалась и по многим другим грузам. Так, Г.М. Фадеев⁶, работавший в 1979–1984 годы начальником Красноярской железной дороги, любил приводить пример, как в Красноярске директор машиностроительного завода имел привычку выставлять десятки комбайнов, для вывоза которых регулярно не хватало платформ, прямо на площадь перед заводом [21].

Ущерб от простоев обогатительных фабрик в угольной промышленности из-за неподачи вагонов в 1978 г. составлял при расчётах по оптовым ценам 178,2 млн. руб. Ущерб от простоев металлургических агрегатов и соответствующего снижения выпуска готовой продукции из-за несвоевременной подачи вагонов с окученным сырьём в 1978 г. при расчётах по оптовым ценам составил 23,9 млн. руб[12].

В монографии Д.К. Зотова⁷ и С.С. Ушакова⁸ «Проблемы развития транспорта в СССР», выпущенной издательством «Транспорт» в 1990 г., приводятся следующие данные. «Из-за нерегулярной подачи вагонов с сырьём или неподачи вагонов для вывоза продукции простои мощностей по производственному объединению «Уралкалий» привели к повышению эксплуатационных расходов за год на 17,6 млн. руб. Между тем, в результате было недодано сельскому хозяйству 1,3 млн. тонн удобрений, а потери народного хозяйства от снижения урожайности составили 200–250 млн. руб., т.е. почти в 12 раз больше, чем учтено в потерях от низкого качества транспортного

обслуживания. Из-за несвоевременного прибытия рудного сырья и дополнительных его перегрузок комбинат «Азовсталь» недодал 18 тыс. тонн чугуна, что привело к потерям на комбинате 4 млн. руб»[8].

Вернёмся ещё раз к проблеме вывоза лесных грузов. В статье В. Селюнина «Нерв экономики», опубликованной в 1981 г. (и переизданной издательством «Правда» в сборнике 1990 г. с добавлением) есть сюжет, написанный по результатам исследования работы «Союзглавлеса» – подразделения Госснаба СССР и объединений «Лесогорсклес» и «Чуналес».

Итак, предоставим слово В.И.Селюнину:

«...все годы железная дорога подавала в лучшем случае 80 % запланированных вагонов. Поскольку планы заготовок леса выполняются более исправно, запасы древесины продолжают расти. Передо мной пачка писем, поступивших в министерство. Тягостно читать их. «Иркутская область забита лесом, который приходит в полную негодность. В реке Ия местами в четыре слоя лежат утонувшие брёвна. Надо приостановить заготовки, пока не вывезено гниущее добро» – сообщает иркутянин Б.Цветков. «Заготовленная древесина превращается в дрова. Что толку, если лес пилят, сплавляют, выгружают на берег и здесь он гниёт», – пишут двадцать лесорубов Енисейской лесоперевалочной базы. «Лес, росший сотню лет, срублен нами, разделан и выброшен на свалку» – докладывают Министру 32 рабочих лесопункта «Сплавной» Архангельской области.

Причина везде одна: нет вагонов. Я взял данные, начиная с 1970 года: ни разу железнодорожники не справились с планом перевозок. Если в 1975 году было переброшено 142,5 миллиона тонн продукции, распределяемой через «Союзглавлес», то в 1979-м – лишь 110 миллионов. (...) Цифры, сколь они ни ужасны, не впечатляют. Надо видеть своими глазами. Я проехал по железной дороге от Иркутска до Тайшета и от Тайшета до Братска. На каждом разъезде, где есть пункт разделки

⁵ Павловский И.Г. – в 1961–1967 гг. первый заместитель начальника в 1967–1972 гг. начальник Приволжской железной дороги. В 1972–1976 гг. начальник Главного управления движения – заместитель министра, в 1977–1982 гг. министр путей сообщения СССР.

⁶ Фадеев Г.М. – в 1979–1987 гг. начальник Красноярской, затем Октябрьской железных дорог; в 1987–1991 гг. – заместитель министра, первый заместитель министра путей сообщения СССР, в 1992–1996 гг. и в 2002–2003 гг. – министр путей сообщения РФ; в 2003–2005 гг. – президент ОАО «РЖД».

⁷ Зотов Д.К. – в тот период Начальник отдела транспорта Госплана СССР.

⁸ Ушаков С.С. – в тот период заместитель директора Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР.

хлыстов⁹, из окна вагона видишь воочию загубленные миллионы, которые как-то теряют свою реальность в сводках отчетов. На километры в обе стороны от пункта разделки тянутся штабеля древесины. Вблизи пункта древесина чёрная, гнилая – её не смогли вывезти ещё десять и больше лет тому назад. А с лесосеки доставляют новые брёвна» [18].

В итоге всего этого, во-первых, сгнивает огромное количество древесины, а во-вторых, деревообрабатывающие комбинаты не получают нужного количества сырья, что в свою очередь приводит к хроническому дефициту продукции, изготавливаемой из древесины.

«Некоторые получатели древесины запасаются ею через т.н. «самозаготовителей», которые обращаются к лесорубам с просьбой продать им заготовленный лес. – пишет Селюнин – Трудно представить себе более нелепую картину: по всей Иркутской области лежат штабеля леса, который не удаётся вывезти. Так зачем самозаготовители рубят ещё? Почему не отдать им готовое добро? Лесники уже много лет вносят такое предложение». А ему (Селюнину) отвечает главный инженер «Союзглавлеса»: «В прошлом году потребители получили на одну треть меньше, чем им полагалось по фондам. И у нас не поднимется рука отдать готовую древесину сверх фондов, когда не удовлетворены законные потребители».

Но потом оказывается, что в Чунском районе самозаготовителям всё же продали однажды триста с лишним тысяч кубометров древесины. Но такой, которая пролежала не меньше двух лет, которая не годна в качестве строевого леса – «сгодится на доски для заборов» – поясняет один из лесников.

«Интересно получается – недоумевают В.Селюнин – одни годами не могут вывезти прекрасный лес, а другие и гнилушки отправили. Как им это удалось? Для нас это не проблема, – успокоил меня главный инженер Ошкин – У каждого самозаготовителя богатый хозяин. Мы, например, относимся к Тургайскому областному управлению сельского хозяйства. У него свой

лимит на вагоны – сколько мне надо, столько и получу» [18].

Вот тут необходимо закончить цитату и сделать некоторые пояснения.

Сегодняшние грузоотправители, привыкли за последние годы (2003–2012) к тому, что предоставление вагонов под перевозку различными частными операторскими компаниями (собственниками или арендаторами вагонов) – это самый обычный конкурентный рынок, такой же, как рынок продажи холодильников или телевизоров. Некоторые из этих грузоотправителей иногда скучают по государственной собственности на подвижной состав (см., например, [11]), ещё чаще это делают представители железнодорожной науки. Эти люди видят, что сегодня на рынке предоставления железнодорожных грузовых вагонов имеется профицит вагонов, что рыночная ставка предоставления вагонов постоянно снижается [2]. Они думают, что если вернуть централизованное плановое управление в этот сегмент, то все «плюсы» рынка (в виде избыточного предложения вагонов) сохранятся, но при этом, за счёт «улучшения системы планирования» можно будет управлять этим вагонным парком более эффективно.

Здесь необходимо напомнить следующее.

Во время трансформационного спада 1990-х проблема дефицита вагонов перестала быть столь острой. Но в 1999–2001 гг., на фоне начавшегося экономического роста, острой проблемой для российской промышленности вновь стала катастрофическая нехватка вагонов. В эти годы МПС приобретало: в 1999 – 1557 грузовых вагонов, в 2000 г. – 1000 вагонов, в 2001 г. – 104 (сто четыре!) вагона, в 2002 – 1440 вагонов, в 2003 – 3480 вагонов. Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки, и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Казалось, что только начавшийся промышленный рост вот-вот будет остановлен из-за того, что просто нечем будет вывозить готовую продукцию. Единственным вы-

ходом в этой ситуации была либерализация рынка предоставления вагонов, позволявшая частным компаниям самостоятельно приобретать подвижной состав и предоставлять его под перевозку грузоотправителям.

Итак, в середине 1990-х на рынке появились, а к началу 2000-х годов – окрепли частные компании – собственники подвижного состава (вагонов), которые самостоятельно «оперировали» или «управляли» этими вагонами. Подобные компании стали называть операторами собственного (приватного) подвижного состава, а сам этот бизнес – операторским.

«Управляли» в данном случае значит – определяли, какому заказчику и по какой цене подавать вагоны. Управление продвижением вагонов по сети и все эксплуатационные функции (такие, как переработка на сортировочных станциях), оставалось у собственника инфраструктуры, то есть, у ОАО «РЖД» (РЖД).

Уже за 2002 г. компании-операторы приобрели более 14 тыс. вагонов, то есть, в 10 раз больше вагонов, чем МПС (1,4 тыс. вагонов), и все остальные годы (с 2003 по 2010) частные компании инвестировали в приобретение подвижного состава больше чем МПС, а в дальнейшем, – РЖД (подробнее об этом см. [25]).

После тарифной реформы 2003 г. и принятия нового Прейскуранта № 10-01 (основного документа, определяющего железнодорожные грузовые тарифы РЖД) процесс создания и развития операторского бизнеса стал особенно активным, и начали расти инвестиции в приобретение подвижного состава.

В результате хронический дефицит вагонов постепенно стал преодолеваться, общее количество вагонов выросло более чем на треть, объем перевозок грузов стабильно рос до кризиса 2008 – 2009 г.г., и восстанавливался после кризиса. Это все было в том сегменте, где работало множество частных компаний безо всякой «заботливой руки» государства.

В 2003–2008 гг. прирост вагонного парка операторских компаний

⁹ Примечание редакции. «Хлыст» - термин в лесозаготовительной промышленности, которым обозначается срубленное дерево, у которого произведена обрубка сучьев. Под «разделкой хлыстов» следует понимать технологический процесс раскряжевки дерева на бревна (кряжи).

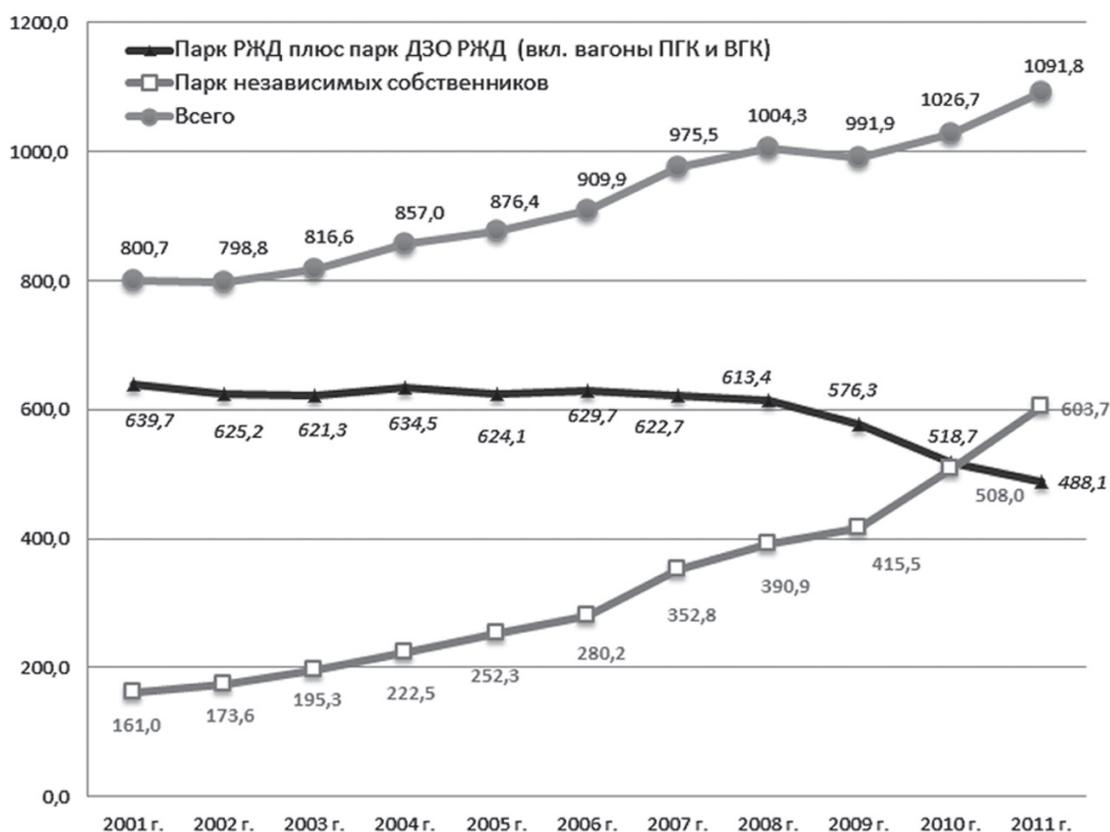


Рис. 1. Динамика парка российских грузовых вагонов в 2001–2011 гг., тыс. единиц

соответствовал темпам роста грузооборота и обеспечивал прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны, а также выделению в структуре тарифа (в 2003 г.) и либерализации вагонной составляющей железнодорожных тарифов.

Выделим из совокупного вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников, и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой суммарного парка РЖД и ДЗО РЖД (включая вагоны ПГК¹⁰ и ВГК).

Смысл подобного выделения (рис. 1) заключается в том, чтобы выявить различия в инвестиционном поведении частных независимых компаний, покупавших вагоны на рынке и компаний, которым весь вагонный парк достался «в наследство» от РЖД. Строго говоря, первые частные компании тоже получали вагоны «из рук» МПС, но учи-

тывая, что в дальнейшем эти компании, в основном приобретали вагоны на рынке, при рассмотрении долгосрочной перспективы этим фактом можно пренебречь. Мы видим, что основной прирост вагонного парка произошёл именно в сегменте независимых собственников – более, чем трёхкратный – с 161 тыс. вагонов в 2001 г. до 603,7 тыс. ед. на конец 2011 г. При этом парк вагонов холдинга РЖД (то есть, вагоны, принадлежащие РЖД плюс вагоны ДЗО РЖД) – сокращается.

Так, по состоянию на конец 2011 года общий парк вагонов российской принадлежности, по данным годового отчёта ОАО «РЖД» составлял 1091,8 тыс. единиц, из них 488,1 тыс. единиц (или 45 % от всех вагонов в стране) – это парк самого РЖД и его ДЗО, а 603,7 тыс. единиц подвижного состава (или 55 %) – это вагоны независимых собственников, в том числе, операторов.

Ещё раз зафиксируем: рост вагонного парка произошёл в том

сегменте, в котором созданы основные институты рыночной экономики: частная собственность, нерегулируемые тарифы и относительная экономическая свобода.

Но мы забежали вперёд. Вернёмся к 1970-80-м годам.

Ситуация с нехваткой вагонов в какой-то момент обострилась настолько, что даже ЦК КПСС и Совет министров СССР вынуждены были признать проблему.

В постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР № 49 от 13 января 1977 г. отмечалось, следующее: «В настоящее время железнодорожный транспорт работает с большим напряжением и не обеспечивает возрастающих потребностей народного хозяйства и населения страны в перевозках. За 1976 год железные дороги не выполнили план перевозок народнохозяйственных грузов на 37 млн. тонн. Неудовлетворительно выполняются задания по перевозке угля, нефти и нефтепродуктов, рудно-металлургического сырья, лесных и некоторых других грузов. В ре-

¹⁰ Примечание редакции. ПГК – ОАО «Первая грузовая компания» – компания – оператор подвижного состава, сформированная в 2007 г. на базе грузовых вагонов, входивших в тот период в инвентарный парк ОАО «РЖД». Вплоть до окончания 2011 г. являлась дочерним зависимым обществом ОАО «РЖД». В результате продажи акций ПГК, принадлежавших ОАО «РЖД», с 2012 г. на ¾, а с 2013 г. полностью принадлежит ООО «Независимая транспортная компания».

зультате создались большие затруднения в работе ряда отраслей народного хозяйства. На многих предприятиях промышленности скопилась готовая продукция, реализация которой задерживается из-за несвоевременной подачи вагонов» [17].

Итоги «золотого века» железных дорог подвел председатель Совета министров СССР Николай Рыжков на Всесоюзном совещании железнодорожников в декабре 1989 года: «Следует признать, что пока свои функции железнодорожный транспорт выполняет, прямо скажем, неудовлетворительно. Ежегодные потери национального дохода из-за недопоставок грузов предприятиям составляют 10–12 млрд. руб. Это результат и низких сроков доставки, и несвоевременного завоза и вывоза сырья, готовой продукции, и несохранности при перевозках. Постоянно растут транспортные издержки народного хозяйства. На железнодорожном транспорте должна быть разработана соответствующая программа действий с учётом тех мер, которые будут осуществляться в народном хозяйстве в целом по оздоровлению экономики» [4].

Таким образом, **хроническое необеспечение заявок грузоотправителей вагонами и потери от недопоставок грузов были каждодневной реальностью советских железных дорог.**

2. Качество транспортного обслуживания

Качество транспортной услуги помимо удовлетворенности спросом характеризуется также такими критериями как сохранность грузов при перевозке и сроки их доставки.

Как писал д.э.н. проф. МИИТа М.Ф. Трихунков, «Полного и систематического учёта фактических потерь народнохозяйственной продукции в сфере обращения с выделением потерь грузов на каждом виде транспорта общего пользования практически в стране не ведётся» [20].

Вместе с тем, ряд крупных исследований по качеству транспортного обслуживания были проведены, в частности учёными МИИТа и Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР (ИКТП).

Скорость и срок доставки грузов на железных дорогах СССР в 1970–1990 гг.

| Годы | Средний срок доставки грузов, суток | Скорость доставки, км/сут. |
|------|-------------------------------------|----------------------------|
| 1970 | 3,97 | 229 |
| 1975 | 4,00 | 239 |
| 1980 | 4,60 | 203 |
| 1985 | 4,70 | 210 |
| 1986 | 4,70 | 212 |
| 1987 | 4,90 | 212 |
| 1988 | 5,00 | 209 |
| 1989 | 5,10 | 206 |
| 1990 | 5,40 | 198 |

Источник: [20]

Приведём некоторые данные из работы М.Ф. Трихункова «Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность», часть которой как раз посвящена качеству транспортного обслуживания в десятилетия, предшествующие «переходу к рынку». Суммарные потери в расчёте на годовой объём перевозок составили в 1990 г. 2,2–2,3 млрд. руб. Было выявлено, что действующие на железнодорожном транспорте нормы потери угля, составляют от 0,5 до 1 %. Фактические же его потери превышают нормативные и составляют от 3 до 8 %. Согласно исследованиям, проведённым в 1987–1990 гг., и по различным экспертным оценкам, только при перевозках по железным дорогам ежегодно утрачивается от 5,5 до 11 млн. тонн угля на сумму 50–100 млн. руб. в ценах 1990 г. На железнодорожных участках и направлениях, где осуществляются массовые перевозки угля, на каждом километре пути за год откладывается его в среднем от 0,4 до 1,0 тонны.

По данным горно-обогатительных комбинатов, ежегодно теряется от 2 до 5 % добываемого рудного сырья (при нормативных потерях 0,27–1,8 %). Фактические потери цемента при доставке его от цементных заводов до строек достигают 10–15 % объёма производства [20].

Там же, в работе [20] приводятся данные исследований Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ) о том, что «фактические потери удобрений намного превышают

нормативы и составляют около 9 %. Если дополнительно учесть потери удобрений при доставке до поля, включая потери при хранении, то указанная цифра возрастает до 17 %. Фактические ежегодные потери строительного кирпича от боя при транспортировке его по железным дорогам навалом составляют 6–7 %, достигая 8–11 % при смешанных железнодорожно-автомобильных перевозках. Фактические потери стекла при перевозке в крытых вагонах в ящичной таре составляют в среднем около 7 %, достигая в отдельных случаях 15 %. При доставке стекла в сельскохозяйственные районы потери составляют 20–40 %».

Особенно велики потери продукции сельскохозяйственного производства. «В процессе заготовок, хранения и перевозки утрачивается до 25–30 % этой продукции. Не доходит до потребителя около 10 % картофеля. По экспертным оценкам – пишет профессор Трихунков – общие потери сельскохозяйственной продукции при хранении и транспортировке только по железным дорогам составляют более 1 млрд. руб. в год» (в ценах 1990 г.) [20].

Увеличение фактических потерь грузов на железнодорожном транспорте за два десятилетия (1971–1990) происходило при значительном росте продолжительности их доставки.

Там же приведены следующие цифры: «По данным Госкомстата СССР (1990 г.), ежегодно не попадает в хранилища около 29 млн. тонн выращенного зерна, теряется

Таблица 2

Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, %¹¹

| Год | Месяц | Все отправки | В том числе | | | |
|------|----------|--------------|-------------|------------|--------|--------------|
| | | | Маршрутные | Повагонные | Мелкие | Контейнерные |
| 1975 | Февраль | 22,6 | 13,3 | 17,0 | 42,5 | Н/д |
| | Сентябрь | 24,4 | 14,9 | 19,2 | 46,3 | Н/д |
| 1978 | Февраль | 28,3 | 14,0 | 21,9 | 53,0 | Н/д |
| | Сентябрь | 30,5 | 18,8 | 24,5 | 55,0 | Н/д |
| 1979 | Февраль | 32,9 | 15,3 | 27,0 | 56,5 | Н/д |
| | Сентябрь | 32,3 | 18,1 | 25,9 | 57,3 | Н/д |
| 1980 | Февраль | 32,2 | 11,6 | 26,3 | 54,5 | Н/д |
| | Сентябрь | 33,2 | 25,8 | 27,2 | 55,6 | Н/д |
| 1981 | Февраль | 33,4 | 19,2 | 28,6 | 54,1 | Н/д |
| | Сентябрь | 34,6 | 24,9 | 28,5 | 56,7 | Н/д |
| 1982 | Февраль | 35,8 | 26,1 | 30,3 | 58,2 | Н/д |
| | Сентябрь | 35,1 | 23,1 | 30,1 | 58,0 | Н/д |
| 1985 | Февраль | 39,9 | 28,8 | 34,8 | 63,3 | Н/д |
| | Сентябрь | 35,6 | 21,8 | 30,3 | 58,5 | Н/д |
| 1989 | Февраль | 35,4 | 23,3 | 30,2 | 57,7 | Н/д |
| | Сентябрь | 41,1 | 25,4 | 35,9 | 64,1 | Н/д |

Источник: [14]

Таблица 3

Среднее время просрочки доставки грузов, суток¹²

| Год | Месяц | Все отправки | В том числе | | | |
|------|----------|--------------|-------------|------------|--------|--------------|
| | | | Маршрутные | Повагонные | Мелкие | Контейнерные |
| 1978 | Февраль | 5,6 | 2,6 | 2,9 | 12,0 | Н/д |
| | Сентябрь | 5,7 | 3,0 | 3,2 | 11,4 | Н/д |
| 1979 | Февраль | 6,4 | 3,4 | 3,8 | 12,5 | Н/д |
| | Сентябрь | 6,5 | 4,1 | 3,7 | 12,5 | Н/д |
| 1980 | Февраль | 6,4 | 3,7 | 3,4 | 12,1 | Н/д |
| | Сентябрь | 5,9 | 4,5 | 2,8 | 12,0 | Н/д |
| 1985 | Февраль | 6,3 | 4,7 | 3,6 | 14,3 | Н/д |
| | Сентябрь | 6,4 | 2,6 | 4,1 | 12,0 | Н/д |
| 1989 | Февраль | 8,4 | 4,7 | 5,0 | 16,8 | Н/д |
| | Сентябрь | 8,6 | 5,2 | 5,8 | 15,8 | Н/д |

Источник: [14]

почти 1 млн. тонн мяса, не доходит до потребителя 25 % урожая картофеля и овощей»[20].

В целом же, ущерб от некачественного обслуживания составлял по данным исследований ИКТП 30-35 млрд. руб. в год (в ценах 1990 г.) [13].

Газета «Известия» пишет 20 июня 1976 г.: «Рудные окатыши – груз дорогостоящий, а течёт в щели словно вода. За четыре месяца только по дороге на Череповецкий металлургический комбинат потеряно 3600 тонн окатышей стоимостью 110 тысяч рублей»[15].

В чём же заключались причины подобной неэффективности?

По мнению проф. А.В. Комарова «основными причинами потерь экономики являлись: отсутствие развитых рыночных отношений, централизованное распределение произведённой продукции через Госснаб, Сельхозтехнику и др. централизованные фонды, недооценка роли сферы обращения в экономике, ... преобладание крупных и крупнейших монополий, отраслевое управление народным хозяйством и отсталое государственное законодательство, направленное

на создание благоприятных условий для государственных предприятий в виде «естественных монополий»[12].

Важным критерием качества транспортного обслуживания является доля отправок, прибывших с просрочкой срока доставки.

Д.К. Зотов и С.С. Ушаков приводят следующие данные: «По данным ВНИИЖТ 35,1 % отправок на железнодорожном транспорте имеют среднюю просрочку 5,9 суток, 25,2 % отправленных грузов дополнительно находятся в пути сверх нормативного срока в сред-

¹¹ Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.: МЦФЭР, 2004.

¹² Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.: МЦФЭР, 2004.

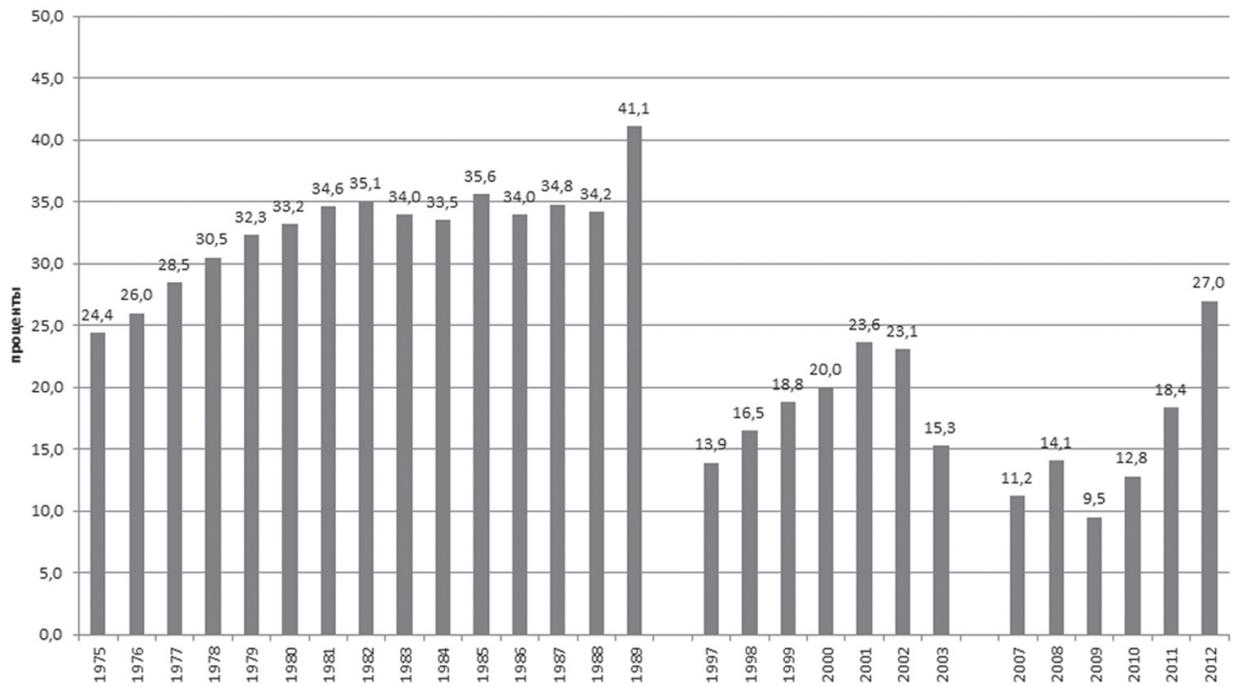


Рис. 2. Доля отправок, прибывших с просрочкой срока доставки в 1975–2012 г.г.¹³

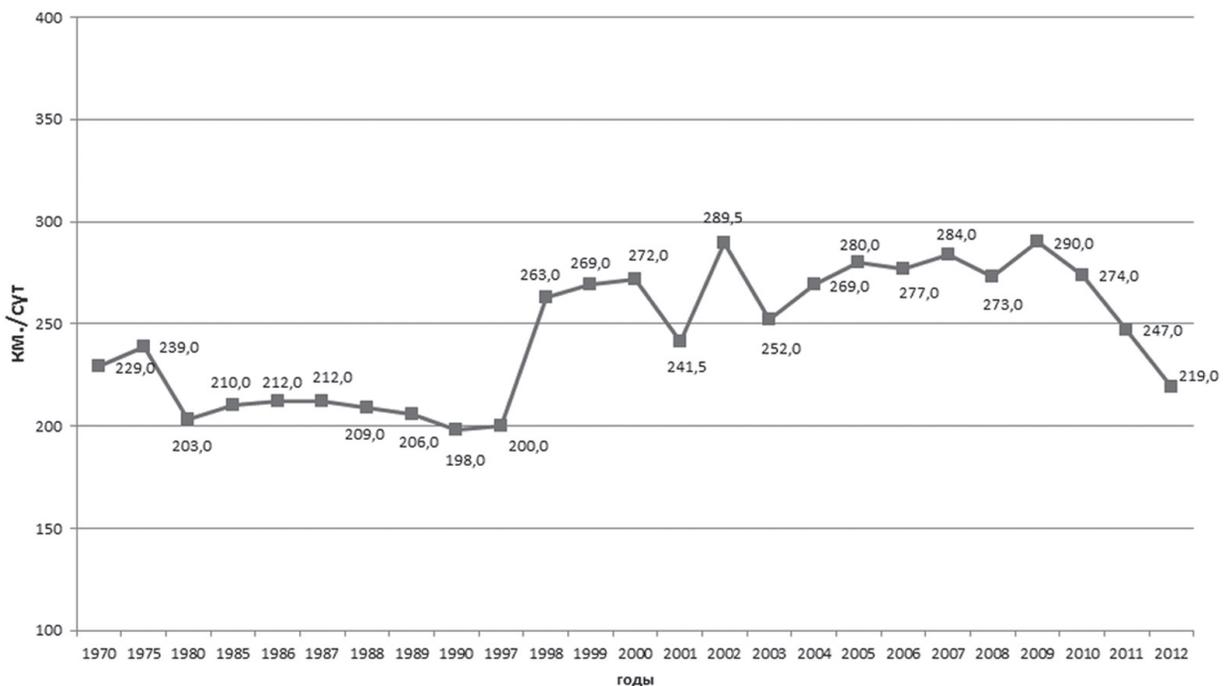


Рис. 3. Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом СССР (1970–1990) и России (1997–2012), км/сутки (источник [22])

нем 3,5 суток. Наибольшие просрочки по доставке мелких отправок (58,0 % их доставляется с просрочкой 12,3 суток). По грузам, перевозимым в контейнерах, 39,7 % имеют просрочку 6,3 суток; 30,1 % повагонных отправок – 3,5

суток; 28,8 % объёма скоропортящихся грузов доставляется с просрочкой в среднем 2,6 сут и т.д.»[8].

Анализ выполнения сроков доставки за 1975–2004 г.г., проведенный в работах Д.А. Мачерета и

И.А. Чернигиной показал, что даже в среднем, нормативы сроков доставки грузов стабильно не выполнялись. Так, количество опоздавших отправок в 1975–1989 гг. колебалось в значительных пределах, достигая, в зависимости от катего-

¹³ На рис. 2 (источник [22]) приведены данные:

– 1975–2003 – за сентябрь соответствующего года (по данным [14]), так как в 1975–2003 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой, определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31),
– 2007–2012 – за соответствующий год в целом (по данным Годовых отчётов ОАО «РЖД»).

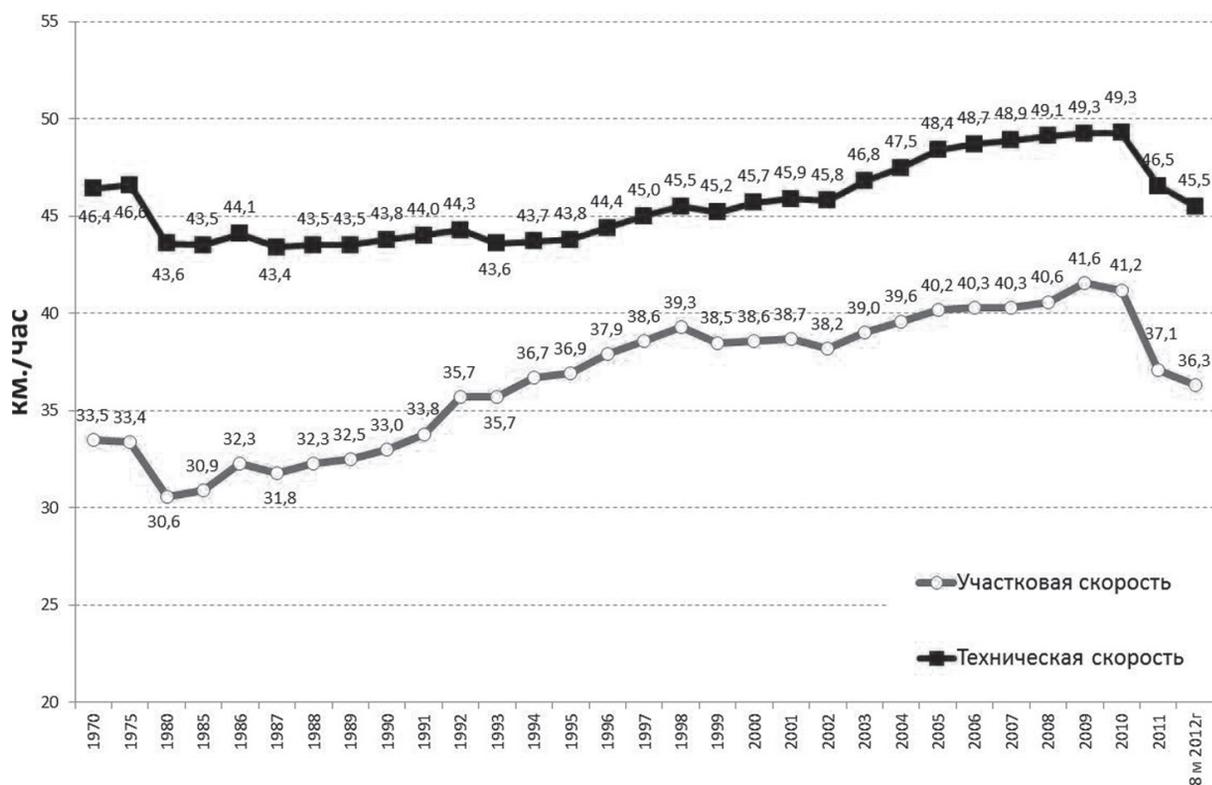


Рис. 4. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте СССР (1970–1991) и России (1992–2012), км/час (источник [22])

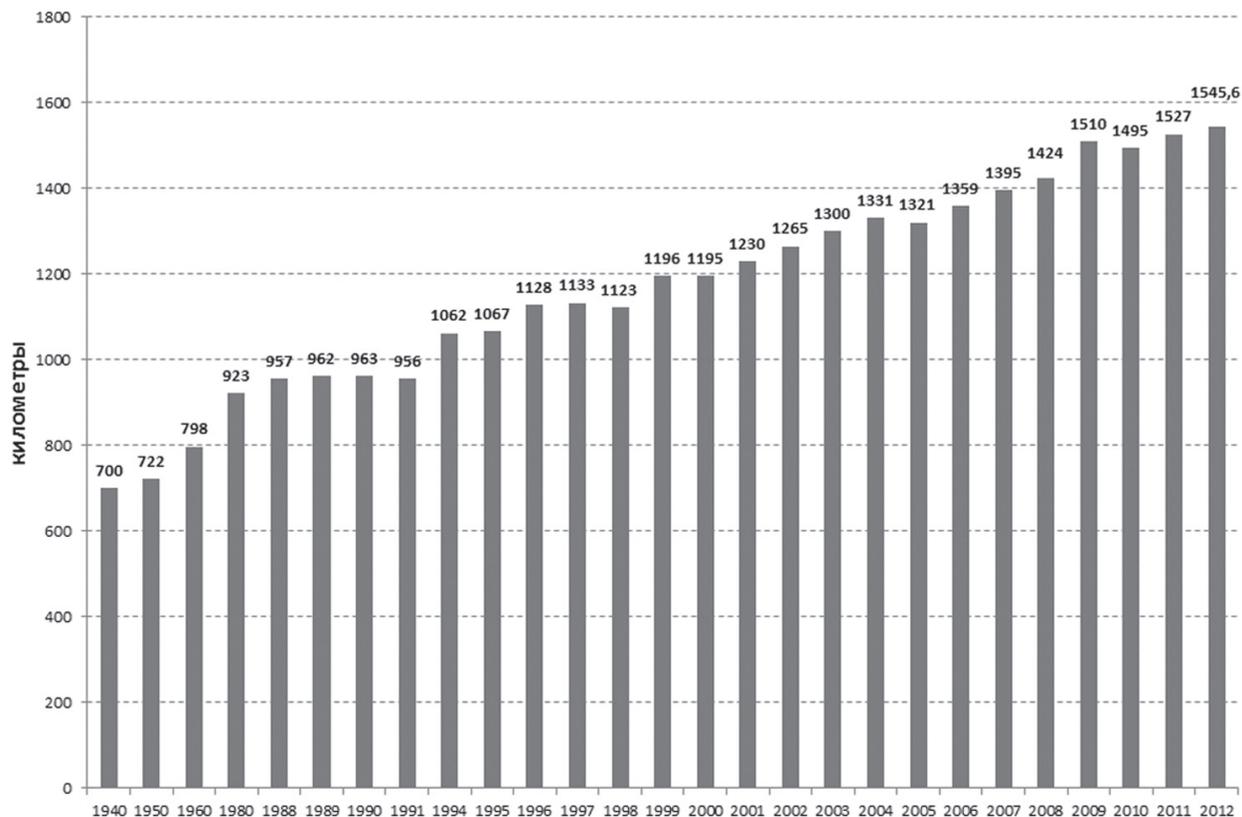


Рис. 5. Средняя дальность перевозки 1 тонны груза по железным дорогам СССР (1940–1991) и России (1994–2012)

рии, до 28% по маршрутным и по-вагонным отправкам и до 64% по мелким отправкам[14].

Данные отчётов формы ЦО-31 «О продолжительности и скорости доставки грузов» приведены в табл. 2 и 3.

Из табл. 2 видно, что, в 1975–1989 гг. доля отправок, прибывающих с просрочкой, составляла от 22 % до 41 % (достигая по мелким отправкам 64 %). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составляло от 6,9 до 8,6 сут., достигая по мелким отправкам 16 сут[14]. В 1998 г. произошло изменение системы определения нормативных сроков доставки путём внесения изменений в Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом (к нормативному времени добавились ещё одни сутки) или как было принято писать «усовершенствование системы нормирования времени доставки», что немного улучшило показатели российских железных дорог в 1999–2000 гг.

А как сегодня обстоит дело с соблюдением сроков доставки? Доля отправок, прибывших по российским железным дорогам с просрочкой, составила: в 2007 г. – 11,2 %, в 2008 г. – 14,1 %, в 2009 г. – 11,5 %, в 2010 – 12,8. Затем этот показатель начал вновь увеличиваться: в 2011 г. он вырос до 18,4 %.

При этом важно отметить, что при высокой доле просрочки в 1975–1988 г.г., средняя дальность перевозки 1 тонны в эти годы была ниже, чем в настоящее время (рис. 5), то есть, в расчёте на километр дальности перевозки различие между показателями просрочки в 1970–1980-е годы и в 2007–2011 г.г., будет ещё более заметным.

Продолжение следует.

Литература

1. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР – М.: Транспорт, 1993. – 415 с.
2. Белоусов А. Сортировка интересов // Эксперт-Урал. – 2013. – № 5 (от 04.05.13 г.) [http://www.expert-ural.com/1-590-12082]
3. Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли частных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. – № 3. – С.8-19.
4. Выступление председателя Совета министров СССР Н.Рыжкова на Всесоюзном совещании железнодорожников // Гудок. -1989. – 9 декабря. С.1.
5. Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с. [http://gurjevandrey.narod.ru/book.html]
6. Гурьев А.И. Интервью с Борисом Лапидусом: «Транспортный тариф – это санитар экономики» // РЖД-Партнер. – 2008. – № 10. – С.6-16
7. Гурьев А.И. Истоки // Гудок. – 2013. – 26 февраля. – С.5.
8. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР – М.: Транспорт, 1990 – 304 с.
9. Исингарин Н. К. Рынок грузовых перевозок. Опыт, проблемы, предложения. Алматы, 2006. – 187 с.
10. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т.3: 1945-1991гг. / Под ред. В.Д. Кузьмича и Б.А. Лёвина – М.: МИИТ, 2004. – 631 с.
11. Ковшов В. Реформа РЖД: Не надо бояться госрегулирования // Ведомости. – 2012. – 18 апреля. [http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/279429/nenado_boyatsya_gosregulirovaniya]
12. Комаров А.В. Определение ущерба в экономике от некачественного транспортного обслуживания // Вестник транспорта. – 2002. – № 2. – С.30-38.
13. Комаров А.В. Принципы совершенствования транспортного обслуживания // Транспорт: наука, техника, управление. – 1994. – № 10. – С. 10-16.
14. Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок – М.:МЦФЭР, 2004. – 240 с.
15. Никонов А. П. За фасадом империи. – М.: Энас; СПб.: Питер, , 2012. – 512 с.
16. Павловский И.Г. Моя дорога – М.: Интекст, 2002. – 160 с.
17. Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 13.01.1977 № 49 «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976 – 1980 годах».
18. Селюнин В.И. Нерв экономики // Селюнин В.И., Шмелев Н.А. Истоки. Авансы и долги – М.: Правда, 1990. – С. 5-43.
19. Транспорт страны советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В. Белов, В.А. Персианов, Б.А. Волков и др.; под ред И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
20. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность – М.: Транспорт, 1993. – 255 с.
21. Фадеев Г.М. Судьба моя – железная дорога – М.: Аст-Пресс Книга, 2007. – 336 с.
22. Хусаинов Ф.И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации – 2013. – № 3. – С.22-31 [http://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2013_3.pdf]
23. Хусаинов Ф.И. посты на Slon.ru: «Ты рядом – даль социализма» [http://slon.ru/economics/ty_ryadom_dal_sotsializma-795437.xhtml]; «Нам бы конкуренцию – взять и отменить» [http://slon.ru/economics/nam_by_konkurenciyu_vzyat_i_otmenit-824322.xhtml];
24. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 5. – С.20-24. [http://f-husainov.narod.ru/transp_rf5_2011.pdf]
25. Хусаинов Ф.И. Реформа российских железных дорог: неоконченная пьеса // Экономическая политика. – 2011. – № 5. – с.68-97. [http://www.iep.ru/ru/ekonomicheskaya-politika-5-oktyabr.html]
26. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография. – М.: Издательский дом «Наука», 2012. – 192 с. [http://f-husainov.narod.ru/monogr2012text.pdf]
27. Шаталин С.С., Гайдар Е.Т. Экономическая реформа: причины, направления, проблемы – М.: Экономика, 1989. – 110 с.
28. Экономический справочник железнодорожника / Под ред. Б.И. Шафиркина – 2-е изд – М.: Транспорт, 1978. – Часть 1. – 398 с.
29. Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. – 2009. – № 33 (от 31.08.09). – с. 36–42.

