

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 рае¹

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 the certain problems of rail transport in the Soviet planned economy. The problems of shortage of rolling stock, unpractical transportation, the quality of a transport service and the 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

¹ Продолжение. Начало в ном. 7 БТИ за 2013 год.

3. Нерациональность перевозок

Весьма важной чертой советского железнодорожного транспорта были нерациональные, то есть необоснованные с экономической точки зрения перевозки².

Сразу оговоримся, что считать «нерациональным». Вообще говоря, использовать в современной рыночной экономике понятие «нерациональные перевозки» в том смысле, в каком оно использовалось в плановой экономике, на наш взгляд неправильно. Причём эта «неправильность» носит не технический, а фундаментальный характер: в рыночной экономике и субъект, определяющий рациональность или нерациональность той или иной деятельности и её критерии – совершенно иные, нежели в плановой экономике. В плановой экономике критерием нерациональности могло быть несоответствие «схемам нормальных направлений грузопотоков», утверждаемым централизованно государством. Понятно, что к «настоящей» рациональности в рыночном смысле этого слова подобные критерии могли не иметь никакого отношения. В рыночной же экономике, нерациональными можно назвать все те перевозки, которые, будь у груза частный собственник, он не стал бы осуществлять, при существующих издержках³.

И здесь проблема рациональности очень тесно связана с проблемой собственности. Более того, в условиях отсутствия частной собственности и рыночных цен, мы – строго говоря – во многих случаях вообще не имеем критериев рациональности, как это показано в работах Бориса Бруцкуса и Людвиг Фона Мизеса.

Проблема рациональных и нерациональных перевозок в рыночных условиях – вопрос слишком большой, что бы затрагивать его здесь. Поэтому в настоящей статье рассмотрим, насколько в плановой экономике удавалось обеспечивать «рациональность» перевозок

в том смысле, в каком оно использовалось и нормировалось на советских железных дорогах.

Те, кто застал времена плановой экономики и «общенародной» собственности, помнят, как в 1980-х годах для выполнения показателей грузооборота и оборота вагона в последние дни месяца гоняли составы со щебнем и песком с одной станции на другую «вертушкой» по несколько раз. В итоге плановые показатели выполнялись, и коллективы дорог получали премии, а экономика таких перевозок никого не волновала. В этом примере, пожалуй, наиболее точно отражена сущность советской (централизованной!) системы управления железнодорожным транспортом: эксплуатационные показатели – на высоте, а на экономику никто не смотрел. И ещё один важный момент: в условиях государственной собственности именно такое поведение было по-своему, «рациональным». Собственно, в этом и кроется секрет беспрецедентной, чудовищной расточительности централизованных экономик без частной собственности.

В книге А.Никонова «За фасадом империи» приводится большая подборка газетных материалов тех лет. Например, такие: «128 вагонов картошки выслали из Костромы в Астрахань за 1800 км. Они простояли после долгого пути на запасных путях ещё 15 суток, после чего оказались заполненными одной гнилью...», «Из Смоленска в Ленкорань летят панические телеграммы «Капусту не заказывали», в итоге всю капусту сдают на корм скоту, а в соседних регионах люди давятся в очередях за дефицитной капустой». Автор задаёт себе вопрос: «Почему капуста, которую никто в Смоленске не заказывал, едет туда и гниёт по пути, тогда как лес не вывозится с места добычи и гниёт под открытым небом?»⁴ И отвечает: «Потому что – плановое хозяйство! Железнодорожникам нужно выполнить план. План – закон! И он измеряется в тонно-километрах. А целостность груза и целесообразность

перевозки для МПС совершенно не важны»[15].

Одной из причин подобного положения вещей являлись нерыночные тарифы, порождавшие неправильные стимулы. Регулируемые тарифы не играли роль «санитаров экономики»[6]. Рассмотрение проблем построения грузовых железнодорожных тарифов выходит за пределы настоящей статьи, поэтому отметим здесь лишь то, что искусственно заниженные тарифы порождают завышенный спрос на перевозки, так как этот ресурс становится относительно более дешёвым, и не стимулирует эффективного размещения производства.

В. Селюнин отмечал, что «в США стоимость угля удваивается при перевозке его на 600 километров. Заказчик, раньше, чем обратиться к дальнему поставщику, посчитает хорошенько, не купить ли топливо подороже, но поближе. У нас удвоение стоимости угля происходит при переброске его на четыре тысячи километров. Плата за перевоз, по существу, символическая: тариф в шесть-семь раз ниже американского. И получается, к примеру, что электростанциям выгоднее завозить в Донбасс сибирский уголь, нежели потреблять местный. И завозят...»[18].

Помимо тарифа, была ещё одна причина подобной нерациональности – централизованная (посредством Главков и Министерств) система управления промышленностью.

Посмотрим, как эту систему описывает Селюнин в уже упомянутой статье 1981 г. «Наше управление хозяйством построено в виде вертикали: предприятие – промышленное объединение – министерство. Верхние звенья приказывают, нижние исполняют. Приказать же мыслимо лишь своим, у «чужих» – другие командиры. Надёжных способов воздействия на партнёров из «чужой епархии» нету. Каждое ведомство стремится, поэтому по возможности замкнуть хо-

² Примечание редакции. В соответствии со ст. 25 Устава железных дорог Союза ССР 1964 г. «нерациональными» считались перевозки грузов, не соответствующие установленным Схемам нормальных направлений грузопотоков. Эти Схемы имели экономическое обоснование, однако реальные потребности народного хозяйства СССР не всегда укладывались в те рамки, которые задавались Схемами. Это касается, в частности, такой разновидности нерациональных перевозок как «излишне дальние».

³ Примечание редакции. Необходимо учитывать, что тогдашние «хозяева» грузов (предприятия), ориентировались на действовавшие цены и тарифы, которые, порой, искажали объективные пропорции. Например, в стоимости пиловочника франко-вагон-станция назначения во II поясе доля провозного тарифа была меньше 3%.

⁴ Примечание редакции. В данном случае цитируемый автор, по-видимому, считал, что лес, для вывоза которого не хватало вагонов, можно грузить в крытые вагоны, используемые для перевозки капусты.

заяственные связи внутри самого себя, исключить или хотя бы ограничить контакты за пределами системы. Завод во Владивостоке охотнее заключит договор на поставку, например, литья не с соседом, который через забор, а с минским предприятием своего министерства. Так надёжнее – в случае чего можно и Министру пожаловаться, а с соседа взятки гладки. Вот вам и встречные перевозки» [18].

Отвлечёмся от цитируемой статьи, и вспомним про подсобные хозяйства, которые были у каждой железной дороги и у многих отделений дороги. На этих подсобных хозяйствах выращивали кур, свиней и коров, отсюда привозили молоко и сметану. Людям, не работавшим на железной дороге и не заставшим те времена, кажется странным – зачем, скажем, Ершовскому отделению Приволжской железной дороги подсобное хозяйство – совхоз «Рефлектор»? Работники же отделения дороги в те годы считали это вполне логичным: из подсобного хозяйства в «ОПС-овский» магазин при отделении дороги регулярно привозили молоко и сметану, а в «городских» магазинах были то очереди, то дефицит. У железных дорог были свои детские сады, свои школы, стадионы, больницы и поликлиники; а своя отдельная от «общегражданской» телефонная сеть есть до сих пор.

Это классический пример того, как **в отсутствии нормальной инфраструктуры, которая реагировала бы на рыночные сигналы, ведомства создают у себя дублирующую инфраструктуру, на которую можно влиять напрямую – приказами и распоряжениями.**

Вернёмся к статье Селюнина и к тому, к каким последствиям может приводить подобная, как тогда говорили – «ведомственность».

«Обратимся к перевозкам... ну хотя бы сборного железобетона. Изготавливают его предприятия двухсот ведомств, каждое для себя, причём поставки налажены по правилу: «От своего поставщика – своему потребителю». Что из этого выходит я проследил по отчётам в управлении Свердловской железной дороги. Строительные материалы занимают первое место среди отправляемых грузов. Более

двух тысяч вагонов со сборным железобетоном уходит отсюда ежемесячно почти во все края и области страны. Быть может, Средний Урал имеет избыточные мощности по этой продукции? Нет. В свой черёд, клиенты, пользующиеся услугами Свердловской дороги, получают три с лишним тысячи вагонов сборного железобетона в месяц. Откуда? ... из тех областей, куда как раз и везут сборные конструкции со Среднего Урала (...).

Как видим, робкая попытка плановиков навести порядок с перевозками одного из самых массовых грузов натолкнулась – назовём вещи своими именами – на obstruction ведомств. Поэтому не спешите радоваться цифрам прироста перевозок в сводках ЦСУ: они означают скорее плату за ведомственность, чем за успех эконоимики» [18].

В этой связи И.Г. Павловский подтверждал, что огромная напряженность, с которой работал советский железнодорожный транспорт, была во многом обусловлена «нерациональным размещением промышленных предприятий». Он, в частности, пояснял: «Объемы перевозок были велики – 4 млрд. тонн грузов и 4,5 млрд. пассажиров в год. Но это свидетельствует не о сильной экономике, а скорее о бесхозяйственности и нерациональности перевозок. По моим оценкам, стоимость излишка перевозок грузов достигала 300–500 млрд. рублей. Треть перевозок пассажиров была обусловлена социальными проблемами: поиск продуктов, жилья, неорганизованность отдыха, туризма, лечения и т.д.» [16]. Также большое влияние на работу железнодорожного транспорта оказывала излишняя милитаризация страны. В числе других системных недостатков железнодорожной отрасли в советское время следует упомянуть ее забюрократизированность. Являясь как органом государственной власти, так и хозяйственной системой, МПС само определяло государственную политику, само ее исполняло, само себя контролировало и само же себя наказывало. Такая монолитность порождала супермонополию, внутри которой любые процессы вызревания и проявления принципиально новых технических, технологических,

управленческих, экономических и любых иных решений неизменно тормозились.

4. Нарастающий дефицит инфраструктуры: ожидаемые коллапсы

Проблема дефицита инфраструктуры, с которой сталкивается железнодорожный транспорт сегодня – не нова.

С этой проблемой МПС столкнулось в конце 70-х годов.

Вновь процитируем В.И. Селюнина: «В довоенные пятилетки на развитие железных дорог уходило от 10,2 до 10,7 процента всех капитальных вложений. В 1946–1950 годах эта доля упала до 7,7 %; в следующей, пятой пятилетке она составила 4,9; в шестой – 3,4; в седьмой – 3,2; в восьмой – 2,7; в девятой – 2,6; в десятой – 2,7.... Если до войны инвестиции были примерно равны вложениям во всё сельское хозяйство, то сейчас железные дороги получают во много раз меньше средств, чем село. За 34 послевоенных года они поглотили 57,3 млрд. рублей – сельское хозяйство израсходовало приблизительно такую же сумму всего за два последних года. ... Может показаться парадоксальным, но столетие назад в нашей стране строили больше железных дорог, чем сейчас. За 1866 – 1875 годы в среднем за год железнодорожная сеть прирастала на 1520 км, а за 1976 – 1980 тоже в среднем за год на 700 км» [18].

Данные, приведённые В.И. Селюниным, подтверждаются данными, приведёнными в «Экономическом справочнике железнодорожника» [28] – подробном двухтомном справочном издании, посвящённом железным дорогам СССР (табл. 5).

В дальнейшем доля железнодорожного транспорта в общем объёме капитальных вложений колебалась в диапазоне от 2,6 % (1975 г.) до 3 % (1980 г.) [10].

Данные статистики хорошо коррелируют с личными оценками участников тех событий. Так, И.Г. Павловский вспоминал: «Первый этап был завершён восстановлением хозяйства железных дорог после разрухи, вызванной войной. Это были 1950-е годы. Затем проводилась замена паровозной тяги на тепловозную и электрическую. Это были 1960-е годы. Транспорт вздохнул, но далее инвестиции на его развитие сокращались из года

Таблица 5

Капиталовложения в промышленность и железнодорожный транспорт в общем объёме капитальных вложений в СССР, в %

Пятилетки и иные периоды	В целом по народному хозяйству	в том числе:	
		промышленность	железнодорожный транспорт
1918 г. – III кв. 1928 г.	100	17,2	8,9
Первая (1928-1932)	100	38,3	10,2
Вторая (1933-1937)	100	37,6	10,6
Третья (с 1938 г. по 30.06. 1941 г.)	100	34,7	10,7
С 01.07. 1941 г. по 31.12. 1945 г.	100	43,4	11,6
Четвёртая (1946-1950)	100	39,0	7,7
Пятая (1951-1955)	100	41,4	5,0
Шестая (1956-1960)	100	36,2	3,4
Седьмая (1961-1965)	100	36,9	3,3
Восьмая (1966-1970)	100	35,6	2,8
Девятая (1971-1975)	100	35,3	2,7

Источник: [28]

в год. Если после войны они достигли 12 %, то к 1970 году сократились до 2 %. И это в условиях нарастания объёма перевозок и чрезвычайной загрузки пропускных способностей дорог. В связи с ликвидацией совнархозов⁵ стали возрастать излишне дальние, нерациональные перевозки, так как практически были нарушены связи внутриэкономических зон. Надо учесть ещё особые факторы времён «холодной войны». Увеличивались воинские перевозки, которые необходимо было обеспечивать вне очереди, раньше перевозок народнохозяйственных грузов. ... В условиях нарастания износа рельсов и шпал приходилось предоставлять «окна» на пять часов для укладки новых путей. При густоте движения 100-120 пар [поездов в сутки – авт.] на главном направлении, связывающем Урал и Сибирь с югом страны, на нашей дороге стали соединять в один поезд по три-пять составов, чтобы сократить межпоездные интервалы. Это помогло быстрее ликвидировать скопление поездов... позволило увеличить пропускную способность на 30 % и дополнительно провести 1620 поездов» [16].

Понятно, что возможности чисто технологических решений, без радикального увеличения пропускных способностей инфраструктуры были довольно быстро исчерпаны.

В целом же И.Г. Павловский так характеризовал работу железнодорожного транспорта в 1970–1980-е годы: «На протяжении последних четырех пятилеток на развитие и оснащение железных дорог выделялось в 2,5–3 раза меньше средств, чем фактически было необходимо. Работать становилось все труднее и опаснее. Объем поставок грузовых вагонов упал в девятой пятилетке с 75 тысяч до 55–60 тысяч. Парк физически устаревших грузовых вагонов к концу 80-х годов достиг 25 – 30% и продолжал увеличиваться. При скромном запросе о поставке 7 тысяч пассажирских вагонов на дороги поступило лишь 2,5 – 2,7 тысячи. 40% имеющихся электропоездов уже выработали ресурс. Половина тепловозов и четверть электровозов требовали списания. 30 – 40% рельсов и 14 – 20% шпал на главных путях требовали замены. Более чем на 50 тысячах километров пути существовали ограничения скорости. В период с 1975 по 1990 год полностью игнорировались научные обоснования необходимости наращивания пропускной способности железных дорог и развития транспортного машиностроения. Не существовало реальных предпосылок для внедрения новых технологий управления движением поездов, эксплуатации и ремонта подвижного состава, для сокраще-

ния износа узлов и деталей. Полностью разбалансировались материально-техническое снабжение и финансы» [16]. Кстати, побывав на железных дорогах США, Министр (И.Г. Павловский) был поражен увиденным и констатировал: «В ходе поездки мы поняли, что наши железные дороги по своему техническому оснащению отстают лет на 50» [16]. Впрочем, справедливости ради, стоит отметить, что по ряду аспектов технического развития, например по доле электрифицированных путей железные дороги СССР превосходили железные дороги США.

В 1979 г. директор ИКТП при Госплане Б.С. Козин и его заместитель А.А. Митаишвили писали в журнале «Плановое хозяйство» (№ 5 за 1979 г.): «Освоение большей части прироста перевозок в перспективе потребует строительства новых линий и вторых путей» (цит. по [18]).

Ситуация с пропускными способностями становилась критической. К 1981 году 80 тыс. км сети эксплуатировалось с превышением допустимого уровня загрузки.

Важнейшим параметром, определяющим пропускную способность железных дорог (помимо пропускных способностей перегонов), является развитие станционного хозяйства и общая протяжённость станционных путей⁶.

⁵ Прим. Редакции. Совнархозы: «Советы народного хозяйства» - органы управления экономикой и социальной сферой на территории отдельных областей, краев, автономных республик в СССР в период 1957 – 1965 г.г.

⁶ Подробнее вопросы соотношения вместимости станционных путей, вагонных парков и пропускной способности разрабатывались – уже в 1990–2000-е годы д.т.н. проф. ОАО «НИИАС» А.Ф. Бородиным

Проблема осложнялась тем, что зависимость пропускной способности инфраструктуры от объёма перевозок носит нелинейный характер. «...при каждой дополнительной переработке поезда приёмно-отправочные пути занимаются дважды. Так что сокращение числа переработок в 2 раза уменьшает потребность в приёмно-отправочных путях в 4 раза» – пишут И.В. Белов и В.А. Персианов [2].

В 1976 г. в статье д.э.н. проф. Е. Нестерова «Транспортное обеспечение пятилетки» был сделан прогноз, что к началу 1980-х годов неразвивающийся железнодорожный транспорт столкнётся с массовыми заторами из-за истощенности пропускных способностей железных дорог. В.М. Селюнин пишет в 1981 г.: «с 1970 до 1979 года насыщенность станционных путей возросла на 35 %. Если этот темп сохранится, то через девять лет она достигнет 14,5 вагона на километр, то есть той величины, которая привела к параличу перегруженных дорог в 1979 году. ... Похоже на то, что заторы на дорогах, впервые появившиеся в 1979 году, становятся хроническими» [18].

Проблема неразвивающейся станционной инфраструктуры беспокоила многих авторов. Так в изданной в 1987 г. книге «Транспорт страны советов: итоги за 70 лет и перспективы развития» авторы обеспокоенно отмечают: «За последние 10 лет объём работы сортировочных станций вырос примерно на 30 %, а развёрнутая длина их путевого развития увеличилась лишь на 13 %. В результате этого загрузка путей на сортировочных станциях у нас выше, чем в США, в 3 – 4 раза» [19].

Уже упомянутый директор ИКТП при Госплане СССР Б.С. Козин, предупреждал ещё в 1980 г.: «Если не удлинять станционные пути – паралич неизбежен» (цит. по [18]).

В цитированном выше постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР № 49 от 13 января 1977 г. так же указывалось: «Госплан СССР и Министерство путей сообщения допустили отставание развития пропускной и провозной способности железных дорог от роста объёмов перевозок» [17].

Проблема отставания в развитии инфраструктуры неоднократно

ставилась не только практиками-железнодорожниками, но и академическими исследователями. Вот что писали об этом С.С. Шаталин и Е.Т. Гайдар в 1989 г.: «Примером политики, ориентированной на краткосрочные результаты, может служить сокращение капитальных вложений в инфраструктуру. Когда сеть железных дорог создана, можно ограничивать направляемые на развитие этой сферы ресурсы до тех пор, пока объём производства в принципе совместим с пропускной способностью железных дорог. В результате долгосрочного проведения подобной недальновидной политики нагрузка на километр железной дороги в нашей стране в 1985 г. была в 4,5 раза больше, чем в США и в 32 раза больше, чем в Японии. Сегодня перебои в работе железнодорожного транспорта лихорадят всё народное хозяйство, а для того чтобы преодолеть возникшие диспропорции, обеспечить необходимый уровень пропускной способности железнодорожных магистралей, потребуются значительные затраты и время» [27].

Как было отмечено выше, важнейшим фактором, определяющим лимит пропускных способностей железных дорог, является развитие станций и станционных путей. Небезынтересно в этой связи задать вопрос: что происходило в этой сфере в последние годы и соотносить это со степенью продвижения реформ в различных сегментах железнодорожного транспорта (подробнее об этом см. [26]).

В той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, то есть, в сфере оперирования вагонными парками, куда допустили частный капитал и где была либерализована система ценообразования, все последние 10 – 15 лет происходит бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания.

Вместе с тем, инфраструктуры и локомотивного хозяйства реформы пока не коснулись (точка зрения «РЖД» на проблему развития рынка локомотивной тяги сформулирована, в частности, в статье [29]). И именно в этих сферах наблюдается стагнация, дефицит локомотивов, дефицит пропускных способностей, отсутствие стимулов к разви-

тию и отставание развития инфраструктуры от потребностей транспортного рынка [24]. Справедливо ради, необходимо отметить, что проблема дефицита локомотивов в компании «РЖД» не только признаётся, но и предпринимаются шаги по улучшению ситуации – так, в инвестиционной программе на 2013 г. запланировано существенное увеличение инвестиций в приобретение новых локомотивов.

Приведем данные из материалов прошедшей 19 – 20 июня 2012 г. конференции, посвященной развитию железнодорожной инфраструктуры. За период с 1989 г. по настоящее время произошло существенное сокращение пропускных способностей сети общего пользования.

В частности:

- на 18% уменьшилось общее количество железнодорожных станций;
- на 9% сократилась развёрнутая длина станционных путей;
- на 6600 км или на 20% сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на те же 20% сократилась длина сортировочных путей;
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61;
- более 15 % железнодорожных путей имеют просроченный срок службы.

В работе профессоров А.Ф. Бородин и Е.А. Сотникова приводятся данные о том, что с 1996 по 2009 гг. количество отдельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 или на 17,1 %, в том числе, разъездов – на 52,9 %, обгонных пунктов – на 75,7 % [3].

Торможение реформирования форм собственности на железнодорожную инфраструктуру, фактическое отсутствие в этих сферах каких-либо реформ привело к застою и дефициту пропускных способностей железных дорог.

Все мероприятия по улучшению управления вагонными парками, реализуемые сегодня, могут лишь отсрочить проблему дефицита инфраструктуры, но не решить её. В условиях роста погрузки, увеличения грузооборота и вагонного парка, неразвивающаяся инфраструктура железных дорог становится главным тормозом экономического развития.

С точки зрения долгосрочной перспективы – необходимо развитие инфраструктуры и – следовательно – рыночных инвестиционных механизмов, обеспечивающих такое развитие.

Заключение

Подводя итог, можно сформулировать некоторые выводы.

1. Советской модели управления железнодорожной отраслью были свойственны как положительные черты – высокий уровень эксплуатационных показателей, так и негативные – низкий уровень качества транспортного обслуживания, хронический дефицит подвижного состава, регулярное и систематическое необеспечение заявок грузоотправителей (планов перевозки грузов, как это тогда называлось) необходимым количеством вагонов, нарастающий дефицит пропускных способностей инфраструктуры

2. Проблемы исчерпания пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры появились не вчера. Проблемы копились давно, и трансформационный спад 1990-х годов просто отложил их.

3. Попытка «назначить» виновными в сегодняшних проблемах появившиеся на рынке частные компании, владеющие собственным подвижным составом (операторов подвижного состава), не имеет под собой оснований. В 1980-х годах на рынке не было частных компаний, на которые можно было «свалить» вину, но их отсутствие не отменяло самой проблемы – того факта, что транспортный комплекс начинает отставать в своём развитии от потребностей экономики.

4. Возвращение к советской модели управления железнодорожным транспортом не способно кардинально улучшить его работу, так как аналогичные проблемы в условиях той системы управления железнодорожным транспортом не были решены.

5. В результате отсутствия реформ в сфере железнодорожной инфраструктуры многие указанные проблемы, в особенности проблемы в сфере железнодорожной инфраструктуры, в последние годы не только не решались, но и наоборот – усугублялись.

6. Основные проблемы функ-

ционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и демонополизацией, сколько недореформированием и незавершенностью проводимых реформ, а также несистемностью отдельных решений. В результате, мы получаем ситуацию, когда в одном сегменте отрасли уже есть частная собственность, нерегулируемые цены и действуют рыночные силы, а в соседнем сегменте – государственная собственность и неререформированное архаичное государственное регулирование.

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 тустика: история одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с. [<http://guryevandrey.narod.ru/book.html>]

6. Гурьев А.И. Интервью с Борисом Лapidусом: «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/nadonado_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.

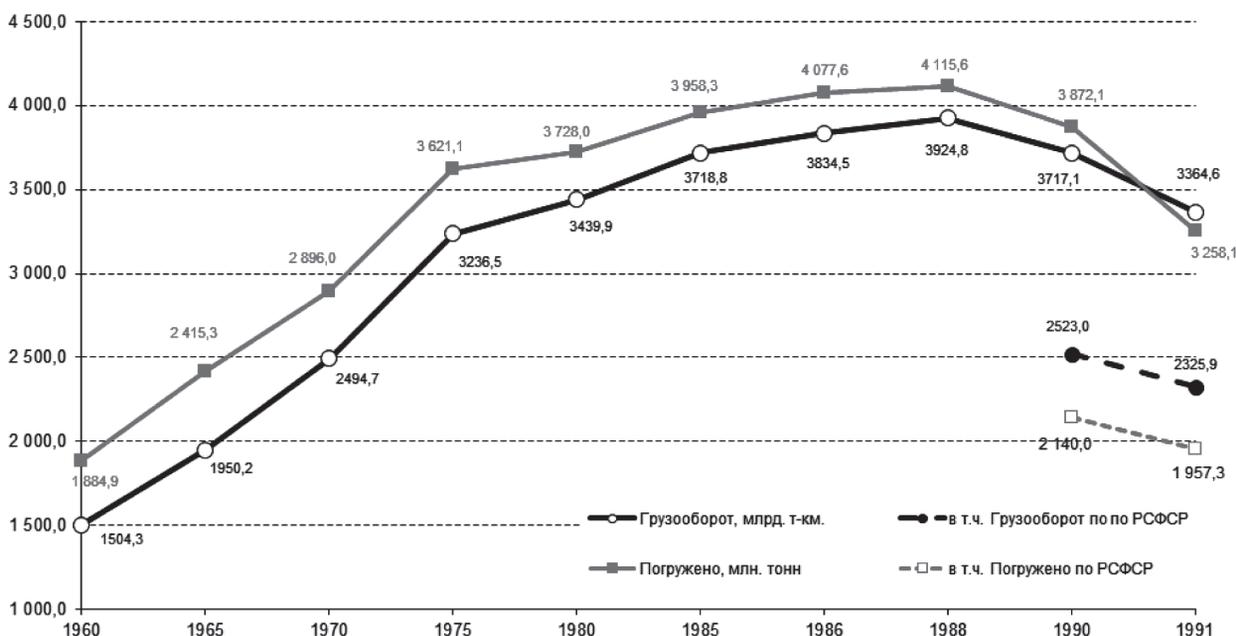
21. Фадеев Г.М. Судьба моя – железная дорога – М.: Аст-Пресс Книга, 2007. – 336 с.

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_konkurentsiyu_vzyat_i_otmenit-824322.xhtml];

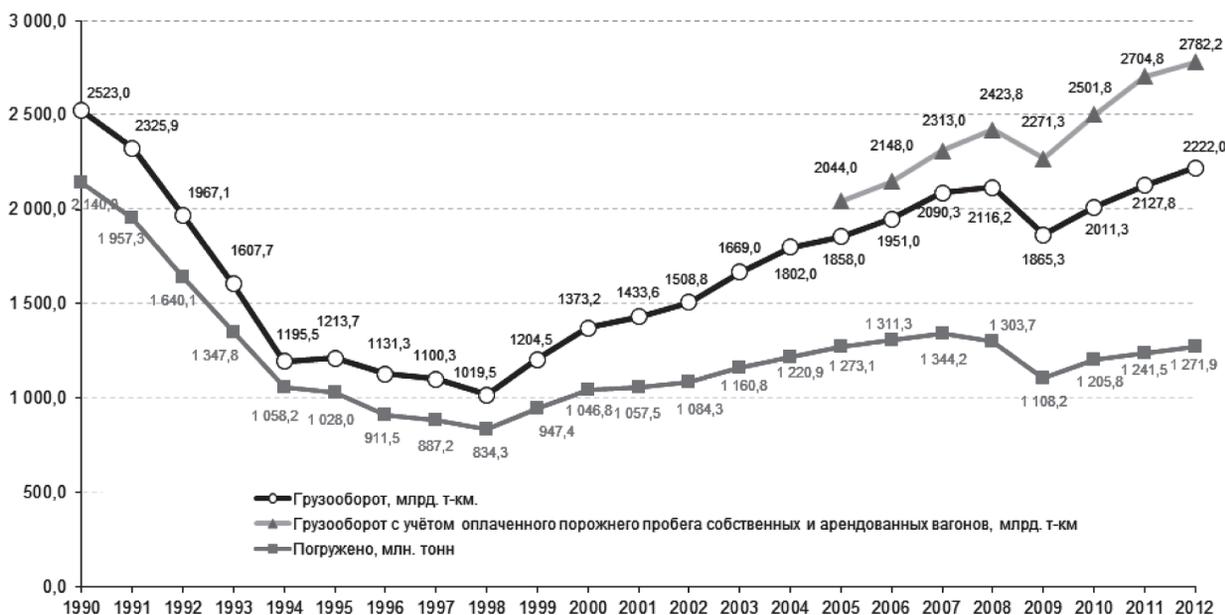
24. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 5. – С.20-24. [<http://f-husainov>]

Показатели работы железнодорожного транспорта СССР в 1960-1991 гг.



Приложение 2

Показатели работы железнодорожного транспорта России в 1990-2012 гг. (данные за 1990-1991- по РСФСР)



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. Экономиче-

ские 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.

