

Железные дороги при плановой экономике: миф о золотом веке

Широко бытующий сегодня миф о золотом веке железных дорог в условиях плановой экономики, равно как и представления о высокой эффективности и качестве работы стальных магистралей в период развитого социализма, довольно опасен. При выборе стратегии развития отрасли очень важно опираться на реальные факты, поэтому считаю весьма актуальным напомнить о некоторых системных аспектах функционирования железнодорожного транспорта в условиях планово-централизованной модели, чтобы увидеть, что это далеко не лучший пример для подражания.

Экономика дефицита: вспоминаем вместе

С легкой руки Яноша Корнаи плановую экономику принято называть экономикой дефицита. Ученый показал, что для плановой экономики дефицит – не случайное явление или отклонение от нормального состояния, а, наоборот, ее имманентное свойство, характерная черта.

И железнодорожный транспорт во времена Советского Союза не был исключением. Это подтверждает в своей книге «Рынок грузовых перевозок» бывший заместитель министра путей сообщения СССР Нигматжан Исингарин: «Жестко централизованная система управления не допускала свободы предпринимательской деятельности и даже инициативы, 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».

С одной стороны, советские железные дороги отличались более высокими эксплуатационными показателями по сравнению с магистральями капиталистических стран. С другой – при высоких эксплуатационных показателях спрос на перевозки не удовлетворялся: промышленные предприятия постоянно жаловались на дефицит вагонов, у пассажирских касс стояли многочасовые очереди, а железнодорожники неизменно испытывали нехватку ресурсов и людей.

Вот как описывал экономику МПС Анатолий Зайцев (министр путей сооб-



Фарида Хусаинов,
к. э. н., доцент Российской
открытой академии
транспорта Московского
государственного
университета путей сообщения
(РОАТ МИИТ)

щения РФ в 1996–1997 гг.): «Каждое нижестоящее звено стремилось защитить, отстоять, забить в план как можно более высокие расходы и как можно менее напряженные количественные и качественные показатели, с тем чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять».

К чему это приводило? К примеру, Иван Павловский (министр путей сообщения СССР в 1977–1982 гг.) 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.

Газета «Правда» 15 августа 1977 года писала: «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 сырье. Долго хранить ее нельзя. Пролетав год-другой, березовые кряжи трескаются, украшаются плесенью и грибами... В погрузочных пунктах Союза скопилось свыше 20 млн кубометров лесоматериалов. И в то же время министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР в первом полугодии заплатили десятки миллионов рублей штрафов за то, что не поставили потребителям древесину».

Необеспечение заявок грузоотправителей подвижным составом – важнейший симптом экономики дефицита. Эта проблема была характерна для многих грузов. Так, Геннадий Фадеев (министр путей сообщения РФ в 1992–1996 и 2002–2003 гг.) в своих мемуарах «Судьба моя – железная дорога» вспоминает, как в годы его работы начальником Красноярской железной дороги (1979–1984 гг.) директор одного

машиностроительного предприятия имел привычку выставлять десятки комбайнов, для вывоза которых регулярно не хватало платформ, прямо на площадь перед заводом.

УЩЕРБ ГЛАЗАМИ УЧЕНЫХ

В Институте комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР неоднократно делались попытки оценить ущерб от дефицита подвижного состава и неподачи вагонов. К примеру, в 1978 году ущерб от простоев обогатительных фабрик в угольной промышленности составил 178,2 млн рублей (при расчетах по оптовым ценам), а от простоев металлургических агрегатов и соответствующего снижения выпуска готовой продукции из-за несвоевременной подачи вагонов с окискованным сырьем – 23,9 млн рублей.

В монографии начальника отдела транспорта Госплана СССР Дмитрия Зотова и заместителя директора ИКТП Серафима Ушакова «Проблемы развития транспорта в СССР», выпущенной в 1990 году, приводятся следующие данные: «Из-за нерегулярной подачи вагонов с сырьем или неподачи вагонов для вывоза продукции простои мощностей по производственному объединению «Уралкалий» привели к повышению эксплуатационных расходов за год на 17,6 млн рублей. В результате было недодано сельскому хозяйству 1,3 млн т удобрений, а потери народного хозяйства от снижения урожайности

составили 200–250 млн рублей, то есть 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. т чугуна, что привело к потерям на комбинате в 4 млн рублей».

Известный экономист и публицист Василий Селюнин в своей статье «Нерв экономики», опубликованной в 1981 году, приводит результаты исследования работы Союзглавлеса – подразделения Госнаба СССР и объединений «Лесогорсклес» и «Чуналес»: «Все годы железная дорога подавала в лучшем случае 80% запланированных вагонов. Поскольку планы заготовок леса выполняются более исправно, запасы древесины продолжают расти. 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 млн т продукции, распределяемой через «Союзглавлес», то в 1979-м – лишь 110 млн. 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 хлыстов, 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

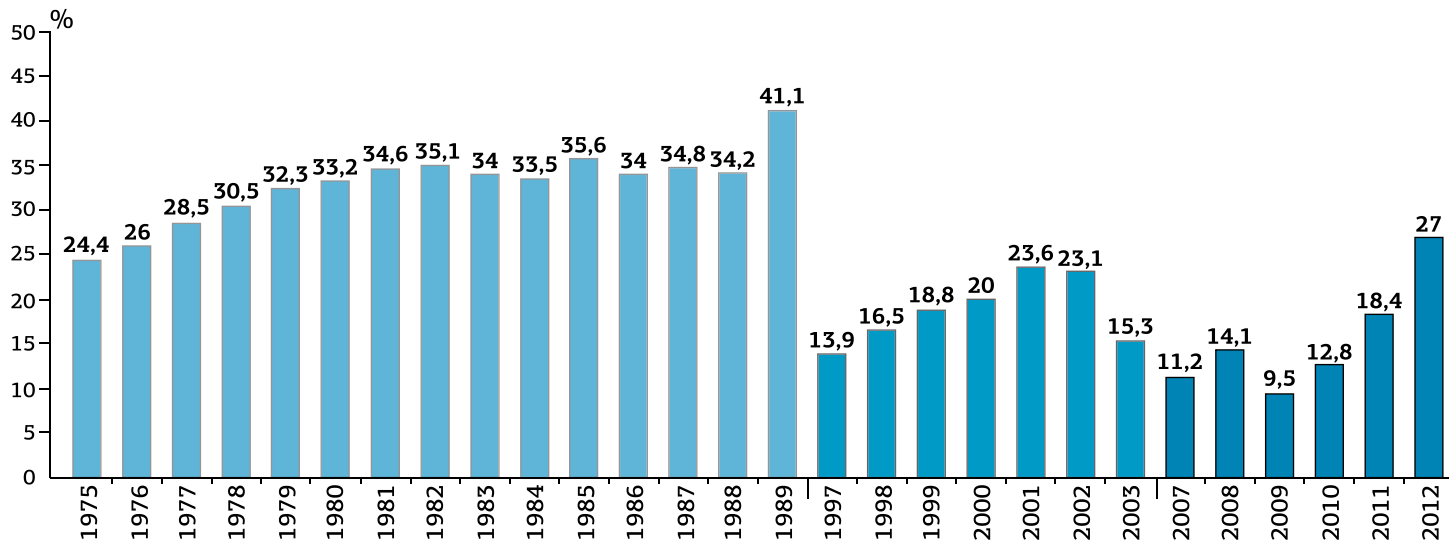
пункта древесина черная, гнилая – ее не смогли вывезти еще десять и больше лет тому назад. А с лесосеки доставляют новые бревна». В итоге сгнивало огромное количество древесины, а деревообрабатывающие комбинаты не получали нужного количества сырья, что, в свою очередь, приводило к хроническому дефициту продукции, изготавливаемой из древесины.

СЕКРЕТ ПОЛИШИНЕЛЯ

Для советских властей ситуация с нехваткой вагонов не была ни новостью, ни секретом. В постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР № 49 от 13 января 1977 года отмечалось: «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 т. Неудовлетворительно выполняются задания по перевозке угля, нефти и нефтепродуктов, рудно-металлургического сырья, лесных и некоторых других грузов. В результате создались большие затруднения в работе ряда отраслей народного хозяйства. На многих предприятиях промышленности скопилась готовая продукция, реализация которой задерживается из-за несвоевременной подачи вагонов».

Итоги «золотого века» железных дорог подвел председатель Совета министров СССР Николай Рязанов на

Доля отправок, прибывших с нарушением сроков доставки, в 1975–2012 гг., %



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 рублей. 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 учетом тех мер, которые будут осуществляться в народном хозяйстве в целом по оздоровлению экономики». Таким образом, хроническое необеспечение заявок грузоотправителей вагонами и потери от недопоставок грузов были каждодневной реальностью советских железных дорог.

Языком холодных цифр

Качество транспортной услуги, помимо удовлетворенности спроса, характеризуется также такими критериями, как сохранность грузов при перевозке и сроки их доставки. Учеными МИИТ и ИКТП было проведено несколько крупных исследований по качеству транспортного обслуживания.

Михаил Трихунков, д. э. н., профессор МИИТ, в своей работе «Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность», часть которой как раз и посвящена качеству транспортного обслуживания в десятилетия, предшествовавшие переходу

к рынку, приводит следующие данные. В 1990 году суммарные потери в расчете на годовой объем перевозок насчитывали 2,2–2,3 млрд рублей. Было выявлено, что действовавшие на железнодорожном транспорте нормы потери угля составляли от 0,5 до 1%. Фактические же его потери превышали нормативные и достигали 3–8%.

Согласно исследованиям, проведенным в 1987–1990 гг., а также по различным экспертным оценкам, при перевозках по железным дорогам ежегодно утрачивалось от 5,5 до 11 млн т угля на сумму 50–100 млн рублей (в ценах 1990 г.). На железнодорожных участках и направлениях, где осуществлялись массовые перевозки угля, на каждом километре пути за год его откладывалось в среднем от 0,4 до 1 т. По данным горно-обогатительных комбинатов, ежегодно терялось от 2 до 5% добываемого рудного сырья (при нормативных потерях 0,27–1,8%). Фактические потери цемента при его доставке от цементных заводов до строек достигали 10–15% от объема производства.

Исследования Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ) показали, 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%.

Ежегодные потери строительного кирпича от боя при транспортировке его по железным дорогам навалом составляют 6–7%, достигая 8–11% при смешанных железнодорожно-

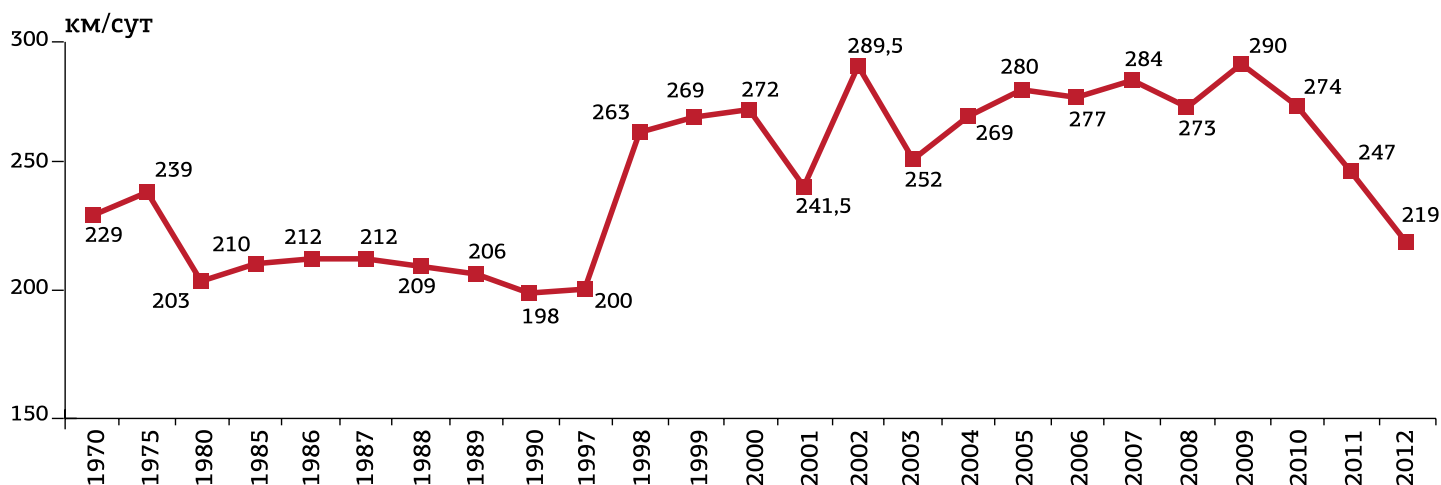
автомобильных перевозках. А потери стекла при перевозке в крытых вагонах в ящичной таре оцениваются в среднем в 7%, а в отдельных случаях – до 15%. При доставке стекла в сельскохозяйственные районы потери составляют 20–40%.

Особенно были велики потери продукции сельскохозяйственного производства. В процессе заготовок, хранения и перевозки утрачивалось до 25–30% этой продукции. Не доходило до потребителя около 10% картофеля. «По экспертным оценкам, – утверждал в своем исследовании М. Трихунков, – общие потери сельскохозяйственной продукции при хранении и транспортировке по железным дорогам составляют более 1 млрд рублей в год» (в ценах 1990 г.).

Увеличение фактических потерь грузов на железнодорожном транспорте за два десятилетия (1971–1990 гг.) происходило на фоне значительного роста продолжительности их доставки. По данным Госкомстата СССР (1990 г.), ежегодно не попадало в хранилища около 29 млн т выращенного зерна, терялось почти 1 млн т мяса, не доходило до потребителя 25% урожая картофеля и овощей. В целом же ущерб от некачественного обслуживания составлял, согласно исследованиям ИКТП, 30–35 млрд рублей в год (в ценах 1990 г.).

Газета «Известия» писала 20 июня 1976 года: «Рудные окатыши – груз дорогостоящий, а течет в щели, словно вода. За четыре месяца только по дороге на Череповецкий металлургический комбинат потеряно 3600 т окатышей стоимостью 110 тыс. рублей».

Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом в 1970–2011 гг., км/сут



По мнению д. э. н., профессора ИКТП Анатолия Комарова, «основными причинами потерь экономики являлись: отсутствие развитых рыночных отношений, централизованное распределение произведенной продукции через Госснаб, Сельхозтехнику и другие 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».

Просрочка и скорость: кто старое забудет – тому глаз вон...

Важным критерием качества транспортно-обслуживания является доля отправок, прибывших с нарушением срока доставки. Д. Зотов и С. Ушаков приводят следующие сведения: «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 среднем 3,5 суток. Наиболь-

шие просрочки – по доставке мелких отправок (58% 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% объема скоропортящихся грузов доставляется с просрочкой в среднем 2,6 суток и т. д.».

Анализ сроков доставки за 1975–2004 гг., проведенный д. э. н. Дмитрием Мачеретом и к. э. н. Ириной Чернигиной, показал, что нормативы сроков доставки грузов стабильно не выполнялись. В 1975–1989 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой, составляла от 22 до 41% (по мелким отправлениям – до 64%). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период насчитывало от 6,9 до 8,6 суток, по мелким отправлениям достигало 16 суток. В 1998 году произошло изменение системы определения нормативов сроков доставки (к нормативному времени добавились еще 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 нарушением сроков доставки? Доля отправок, прибывших по российским железным дорогам с просрочкой, в 2007 году составила 11,2%, в 2008-м – 14,1%, в 2009-м – 11,5%, в 2010-м – 12,8%. Затем этот показатель начал вновь увеличиваться: в 2011-м он вырос до 18,4%, в 2012-м – до 27%.

Дополнительными показателями, с помощью которых можно оценить скорость доставки груза, являются данные об участковой и технической скоростях на железнодорожном транспорте. Как видно из приведенных графиков, в «золотой век» плановой экономики, когда мастерству МПС не мешали ни частные операторские компании, ни рыночные отношения, ни «анархия» различных логистических схем, скорость доставки была существенно ниже, чем, например, в 2005–2010 гг. – в период расцвета частных операторов подвижного состава. Так что звучащие порой призывы вернуться к «положительному опыту управления вагонными парками 1970–1980-х» отнюдь не гарантируют улучшения основных эксплуатационных показателей. 🚂

Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте СССР и России в 1970–2012 гг., км/ч

