

Мифы – реальность – мифы

Советские железные дороги: очерки экономической истории



Фарид ХУСАИНОВ,
к.э.н., доцент
Российской открытой
академии транспорта
Московского
государственного
университета путей
сообщения (РОАТ МИИТ)
(Москва)

Очерк 1. Экономика дефицита

С лёгкой руки Яноша Корнаи плановую экономику принято называть «экономикой дефицита». Корнаи показал, что в плановой экономике состояние дефицита не является чем-то случайным. Напротив, дефицит – её имманентное свойство, её характерная черта.

И железнодорожный транспорт не был исключением. Об этом говорит в своей книге «Рынок грузовых перевозок» бывший заместитель министра путей сообщения СССР **Н.К. Исингарин**: «Жестко 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».

С одной стороны, советские железные дороги отличались более высокими эксплуатационными показателями по сравнению с магистралями капиталистических стран.

С другой стороны, при высоких эксплуатационных показателях железных дорог спрос на перевозки не удовлетворялся, и промышленные предприятия постоянно жаловались на дефицит вагонов, у пассажирских касс стояли многочасовые очереди, а железнодорожники неизменно испытывали нехватку ресурсов и людей.

Миф о «золотом веке» железных дорог в условиях плановой экономики, представление о высокой эффективности и качественной работе железных дорог в период «развитого социализма» – миф, активно продвигаемый сегодня частью руководителей «РЖД», – очень опасен. Когда принимаются решения о выборе стратегии развития, очень важно видеть реальность, а не мифологическое представление о ней.

Фарид Хусаинов убежден: некоторые системные аспекты функционирования железнодорожного транспорта в условиях планово-централизованной модели – далеко не лучший пример для подражания.



Вот как описывал экономику МПС бывший министр **А.А. Зайцев**: «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? Давайте послушаем руководителей отрасли тех лет.

Министр путей сообщения СССР в 1977–1982 годах **И.Г. Павловский** 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.

А 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 процентов. 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 посеребривших 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. Прележав год-другой, берёзовые кряжи трескаются, украшаются плесенью и грибами... В погрузочных пунктах Союза скопилось свыше 20 миллионов 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».

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

Аналогичная ситуация наблюдалась не только по лесным, но и по очень многим другим грузам. Так, **Г.М. Фадеев**, работавший в 1979–1984 годы начальником Красноярской железной дороги, в своих мемуарах «Судьба моя – железная дорога» приводит пример, как в Красноярске директор машиностроительного завода имел привычку выставлять десятки комбайнов, для вывоза которых регулярно не хватало платформ, прямо на площадь перед заводом.

В Институте комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР неоднократно проводились попытки оценить ущерб от дефицита подвижного состава и непodaчи вагонов. Ущерб от простоев обогатительных фабрик в угольной промышленности из-за непodaчи 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 подaчи вагонов с окискованным сырьём в 1978 г. при расчётах по оптовым ценам составил 23,9 млн руб.

В монографии Д.К. Зотова и С.С. Ушакова «Проблемы развития транспорта в СССР», выпущенной издательством «Транспорт» в 1990 г., приводятся следующие данные: «Из-за нерегулярной подaчи вагонов с сырьём или непodaчи 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 недоdано 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 потере на комбинате 4 млн руб».

Вернёмся ещё раз к проблеме вывоза лесных грузов. В статье известного экономиста и публициста В.Селюнина «Нерв экономики», опубликованной в 1981 г., есть сюжет, написанный по результатам исследования работы «Союзглавлеса» - подразделения Госнабa СССР и объединений «Лесогорсклес» и «Чуналес».

Итак, предоставим слово В.И. Селюнину:

«...Все годы железная дорога подaвала в лучшем случае 80 процентов 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 миллиона тонн продукции, распределяемой через «Союзглавлес», то в 1979-м – лишь 110 миллионов. (...) Цифры, сколь они не ужасны, не впечатляют. Надо видеть своими глазами. Я проехал по железной дороге от Иркутска до Тайшета и от Тайшета до Брянска. На каждом разъезде, где есть пунктразделки хлыстов, из окна вагона видишь воочию загубленные миллионы, которые как-то теряют свою реальность в сводках отчётов. 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».

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.

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, руднометаллургического 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 подaчи вагонов».

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 составляли 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».

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

Продолжение в следующем номере