

# 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 2. Качество транспортного обслуживания

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

Учёными МИИТа и ИКТП (Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, впоследствии преобразован в Научный центр комплексных транспортных проблем (НЦКТП) при Минтрансе) были проведены несколько крупных исследований по качеству транспортного обслуживания.

Приведём некоторые данные из работы профессора МИИТ, д.э.н. **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 процента. Фактические же его потери превышают нормативные и составляют от 3 до 8 процентов. Согласно исследованиям, проведённым в 1987–90 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 на-

**Фарид Хусаинов продолжает размышлять о «золотом веке» железных дорог в условиях плановой экономики (начало в №05/2013). На этот раз предмет его рассуждений – составляющие качества транспортного обслуживания.**



правлениях, 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 процентов добываемого рудного сырья (при нормативных потерях 0,27–1,8 процента). Фактические потери цемента при доставке его от цементных заводов до строек достигают 10–15 процентов объёма производства.

Согласно исследованиям Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ), фактические потери удобрений намного превышают нормативы и составляют около 9 процентов. Фактические ежегодные потери строительного кирпича от боя при транспортировке его по железным дорогам навалом составляют 6–7 процентов, достигая 8–11 процентов при смешанных железнодорожно-автомобильных перевозках. Фактические

потери стекла при перевозке в крытых вагонах в ящичной таре составляют в среднем около 7 процентов, достигая в отдельных случаях 15 процентов.

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

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

Таблица 1

**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

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

В чём же заключались причины подобных неэффективностей?

По мнению проф. ИКТП, д.э.н. **А.В. Комарова**, «основными причинами потерь экономики являлись: отсутствие развитых рыночных отношений, централизованное распределение произведённой продукции через Госнаб, Сельхозтехнику и др. централизованные фонды, недо-

оценка роли сферы обращения в экономике, ... преобладание крупных и крупнейших монополий, отраслевое управление народным хозяйством и отсталое государственное законодательство, направленное на созидание благоприятных условий для государственных предприятий в виде "естественных монополий"».

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

**Д.К. Зотов** и **С.С. Ушаков** в книге "Проблемы развития транспорта СССР" (1990) приводят следующие данные: "По данным ВНИИЖТа, 35,1 процента отправок на железнодорожном транспорте имеют среднюю просрочку 5,9 суток, 25,2 процента отправленных грузов дополнительно находятся в пути сверх нормативного срока в среднем 3,5 суток. Наибольшие просрочки по доставке мелких отправок (58,0 процента их доставляется с просрочкой 12,3 суток). По грузам, перевозимым в контейнерах, 39,7 процента имеют просрочку 6,3 суток; 30,1 процента повагонных отправок -

3,5 суток; 28,8 процента объёма скоропортящихся грузов доставляется с просрочкой в среднем 2,6 сут. и т.д."

Анализ выполнения сроков доставки за 1975-2004 гг., проведённый в работах д.э.н. **Д.А. Мачерета** и к.э.н. **И.А. Чернигиной** показал, что даже в среднем нормативы сроков доставки грузов стабильно не выполнялись. Так, количество опоздавших отправок в 1975-1989 гг. колеблется в значительных пределах, достигая, в зависимости от категории до 28 процентов по маршрутным и повагонным отправкам и до 64 процентов по мелким отправкам.

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

Из табл. 2 видно, что в 1975-1989 гг. доля отправок, прибывающих с просрочкой составляла от 22 процентов до 41 процента (достигая по мелким отправкам 64 процентов). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составляло от 6,9 до 8,6 сут., по мелким отправкам достигая 16 сут. В 1998 г. произошло изменение системы опре-

Таблица 2

**Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, %**

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

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



Рис. 1 Доля отправок, прибывших с просрочкой срока доставки в 1975-2012 гг.

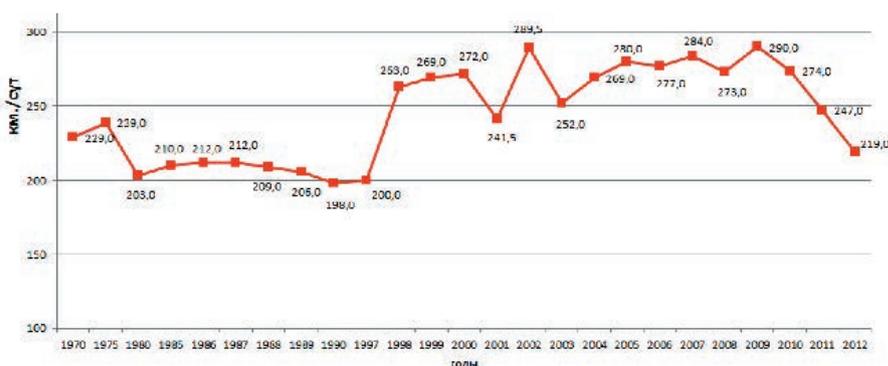


Рис. 2 Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом в 1970-2011 гг., км./сутки

деления нормативов сроков доставки (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 просрочкой сроков доставки? Доля отправок, прибывших с просрочкой, составила в 2007 г. – 11,2 процента, в 2008 г. – 14,1 процента, в 2009 г. – 11,5 процента, в 2010 – 12,8. Затем этот показатель начал вновь увеличиваться: в 2011 – он вырос до 18,4 процента, в 2012 - до 27 процентов (о причинах этого будет отдельный разговор).

На рис. 2 приведена среднесуточная скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом.

Дополнительными показателями, с помощью которых можно оценить скорости доставки груза, являются данные об участковой и технической скоростях на железнодорожном транспорте.

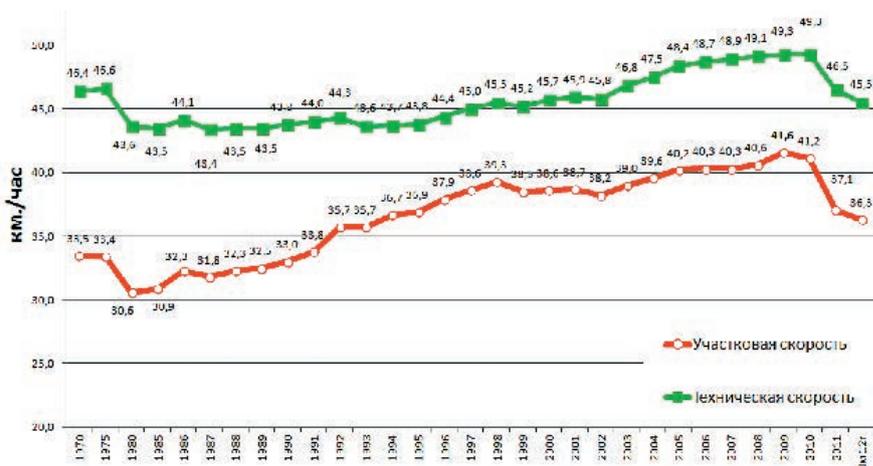


Рис. 3. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте СССР и России в 1970-2012 гг., км./час

Как видно из 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 под-

вижного состава. О снижении этих показателей в 2011-12 гг. речь пойдёт в одном из последующих очерков, сейчас же лишь отметим, что призывы вернуться к "позитивному опыту управления вагонными парками 1970-80-х гг", как видно из статистических данных, отнюдь не гарантируют улучшения этих показателей.

ВЫСТАВКА ПРОХОДИТ ПОД ПАТРОНАЖЕМ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## Машиностроение. Металлургия. Металлообработка.

XII Международная специализированная выставка

# 10-13 сентября / 2013

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ!

- ВЕДУЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ
- ТЕРРИТОРИЯ ШИРОКИХ БИЗНЕС-ВОЗМОЖНОСТЕЙ
- ВСТРЕЧИ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ КЛИЕНТАМИ И ПАРТНЕРАМИ
- СТИМУЛИРОВАНИЕ ОБЪЕМОВ ПРОДАЖ
- ЭФФЕКТИВНОЕ ВЛОЖЕНИЕ В БУДУЩЕЕ РАЗВИТИЕ

**Место проведения выставки:**  
г. Ижевск, ул. Кооперативная, 9

**Выставочный центр «УДМУРТИЯ»**  
тел./факс: (3412) 733-581, 733-585, 733-587, 733-664  
metal@vcudm.ru | www.metal.vcudm.ru | vk.com/ngxmmm

Информационные партнеры:

Интернет-партнеры: