

Мифы – реальность – мифы

Советские железные дороги: очерки экономической истории



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

Очерк 3. Нарастающий дефицит инфраструктуры: ожидание коллапса

Дефицит инфраструктуры, с которым сталкивается железнодорожный транспорт сегодня, – не нов.

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

Вновь процитируем статью В.И.Селюнина (опубликованную в 1981 г.): «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 процента; 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 процента. 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».

Сведения, приведённые В.И. Селюниным, подтверждаются данными, приведёнными в «Экономическом справочнике железнодорожника» – подробном двухтомном справочном

Когда-то термин «инфраструктура» употреблялся исключительно в военном лексиконе и обозначал комплекс тыловых сооружений. Сегодня это слово стало многофункциональным. Современная железная дорога зачастую напоминает линию фронта, когда сталкиваются разные интересы. Может быть, ситуация с железнодорожной инфраструктурой может понять: война у нас или перемирие?

издании, посвящённом железным дорогам СССР.

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

Данные статистики хорошо коррелируют с личными оценками участников тех событий. Так, бывший начальник Приволжской железной дороги, а впоследствии – министр путей сообщения СССР **И.Г. Павловский** вспоминал: «Первый этап был завершён восстановлением хозяйства железных дорог после разрухи, вызванной войной. Это были 50-е годы. Затем проводилась замена паровозной тяги на тепловоз-

ную и электрическую. Это были 60-е годы. Транспорт вздохнул, но далее инвестиции на его развитие сокращались из года в год. Если после войны они достигали 12 процентов, то к 1970 году сократились до 2 процентов. И это в условиях нарастания объёма перевозок и чрезвычайной загрузки пропускных способностей дорог. В связи с ликвидацией Совнархозов стали возрастать излишне дальние, нерациональные перевозки, так как практически были нарушены связи внутри экономических зон. Надо учесть ещё особые факторы времён «холодной войны». Увеличивались воинские перевозки, которые необходимо было обеспечивать вне очереди, раньше перевозок народно-

Таблица

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

	Пятилетки										
	1918-Илв. 1928 г.	Первая (1928-32)	Вторая (1933-37)	Третья (с 1938 по 30.06.1941 года)	С 01.07.1941 по 31.12. 1945	Четвёртая (1946-50)	Пятая (1951-55)	Шестая (1956-60)	Седьмая (1961-65)	Восьмая (1966-70)	Девятая (1971-75)
Всё народное хозяйство	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в т. ч. промышленность	17,2	38,3	37,6	34,7	43,4	39,0	41,4	36,2	36,9	35,6	35,3
железнодорожный транспорт	8,9	10,2	10,6	10,7	11,6	7,7	5,0	3,4	3,3	2,8	2,7

Источник: Экономический справочник железнодорожника / Под ред. Б.И. Шафиркина – М.: Транспорт, 1978. – Часть 1. – с. 11.

хозяйственных 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 процентов и дополнительно провести 1620 поездов».

Понятно, что возможности чисто технологических решений без радикального увеличения пропускных способностей инфраструктуры были 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 процентов и продолжал увеличиваться. При скромном запросе о поставке 7 тысяч пассажирских вагонов на дороги поступило лишь 2,5–2,7 тысячи. 40 процентов имеющихся электропоездов уже вырабатывали ресурс. Половина тепловозов и четверть электровозов требовали списания. 30–40 процентов рельсов и 14–20 процентов 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 сокращения износа узлов и деталей. Полностью разба-

лансировались материально-техническое снабжение и финансы».

В 1979 г. директор ИКТП при Госплане **Б. Козин** и его заместитель **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».

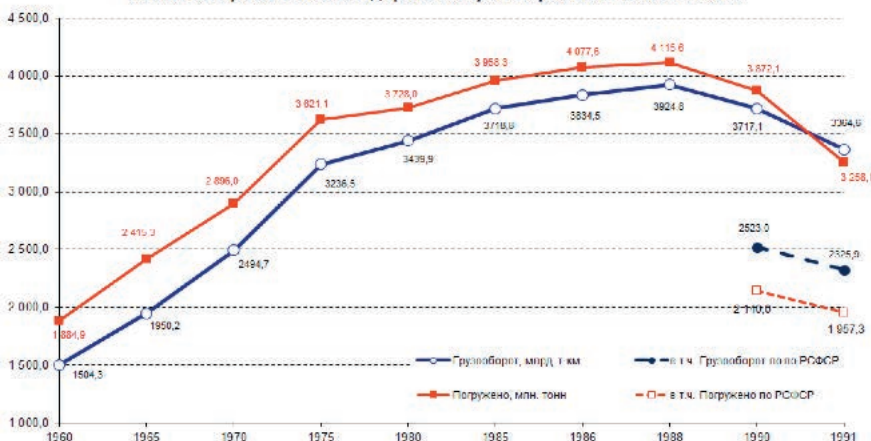
Ситуация с пропускными способностями становилась критической. К 1981 году 80 тыс. км. сети эксплуатировалось с превышением допустимого уровня загрузки.

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 столкнется с массовыми

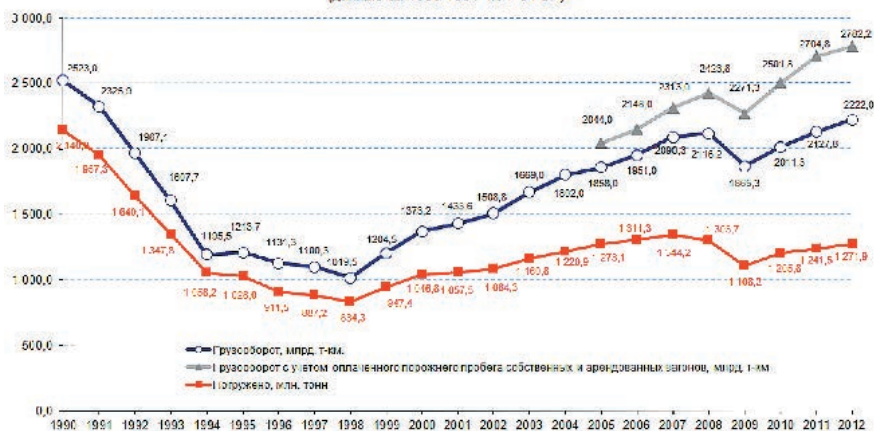
заторами из-за истощенности пропускных способностей железных дорог. В.М. Селюнин пишет в 1981 г.: «С 1970 до 1979 года насыщенность станционных путей возросла на 35 процентов. Если этот темп сохранится, то через девять лет она достигнет 14,5 вагона на километр, то есть той величины, которая привела к параличу перегруженных дорог в 1979 году. (...) Похоже на то, что заторы на дорогах, впервые появившиеся в 1979 году, становятся хроническими».

Проблема неразвивающейся станционной инфраструктуры беспокоила многих авторов. Так, в изданной в 1987 г. книге «Транспорт страны советом: итоги за 70 лет и перспективы развития» **И.В. Белов** и **В.А. Персианов** обеспокоенно отмечают: «За последние 10 лет объём ра-

Показатели работы железнодорожного транспорта СССР в 1960–1991 гг.



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



боты сортировочных станций вырос примерно на 30 процентов, а развёрнутая длина их путевого развития увеличилась лишь на 13 процентов. В результате этого загрузка путей на сортировочных станциях у нас выше, чем в США, в 3-4 раза».

Уже упомянутый директор ИКТП при Госплане **Б. Козин** предупреждал ещё в 1980 г: «Если не удлинять станционные пути – паралич неизбежен».

В постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР № 49 от 13 января 1977 г. также указывалось: «Госплан СССР и Министерство путей сообщения допустили отставание развития пропускной и провозной способности железных дорог от роста объемов перевозок».

Проблема отставания в развитии инфраструктуры неоднократно ставилась не только практиками-железнодорожниками, но и академическими исследователями. Вот что писали об этом в 1989 г. в книжке «Экономическая реформа: причины,

направления, проблемы» академик **С.С. Шаталин и Е.Т. Гайдар**: «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».

Таким образом, проблемы исчерпания пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры появились «не сегодня». Проблемы копились давно, и трансформационный спад 1990-х годов просто отложил их. Проблемы, не решённые в своё время, теперь проявились с новой остротой.

Все мероприятия по улучшению управления вагонными парками, по «улучшению планирования», 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.

ООО «Железнодорожный проект»

*Поздравляем всех,
кого судьба связала
с железной дорогой*

**С ДНЕМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!**

*Желаем спокойной и
стабильной трудовой
деятельности, чтобы
плановый график совпадал
с исполненным, а объемы
перевозок и инвестиций
постоянно росли.*



- Обследование, диагностика, анализ состояния пути.
- Рекомендации, заключения и составление технически обоснованных финансовых планов по поддержанию инфраструктуры в исправном состоянии, обеспечивающем безопасность движения, разработка этапов инвестирования.
- Обеспечение предприятий технической и нормативной документацией.
- Изготовление продольного профиля, технического паспорта, масштабного плана, местной инструкции по эксплуатации подъездного пути, расчет закрепления.
- Проведение ультразвуковой дефектоскопии ж.д. и подкрановых путей, пирамид ПКЗ.
- Разработка рабочей документации на этапах предпроектной подготовки для выбора оптимального варианта, расчет смет и калькуляций.
- Любые технические и ценовые консультации, с алгоритмом обоснования.
- Разработка технологических и технолог-нормировочных карт на рабочие места.
- Составление местных инструкций по охране труда.
- Текущее содержание и ремонт ж.д. путей.
- Поставка МВСП, путевого инструмента и оборудования.



620062, Екатеринбург, ул. Первомайская, 76
Почтовый адрес: 620062, Екатеринбург, а/я 133
E-mail: rwprojekt@pm.convex.ru www.rwp-ural.ru
Тел./факсы (343) 375-75-10, 217-63-57, 375-05-52

