

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)

Рационализм – это способ мышления, в котором доминирует логическое начало. Считается, что логические конструкции объективны и требуют единого для всех понимания. Однако социальная действительность демонстрирует другое: «рациональное» и «иррациональное» для плановой и рыночной экономик не одно и то же.

Очерк 4. Иррациональность перевозок

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

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, категорически 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», утверждаемых централизованно государством. Понятно, что к «настоящей» рациональности в рыночном смысле этого слова подобные критерии могли не иметь никакого отношения. В рыночной экономике перевозки теряют рациональность, если для частного собственника они становятся невыгодными.

Получается, что проблема рациональности связана с проблемой собственности. Более того, в условиях отсутствия частной собственности и рыночных цен, мы во многих случаях утрачиваем критерии рациональности, как это показано в работах Бориса Бруцкуса и Людвиг Фона Мизеса. Проблема рациональных и нерациональных перевозок в рыночных условиях – вопрос слишком большой, чтобы 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 наиболее точно отражена сущность советской (централизованной!) системы управления железнодорожным транспортом: эксплуатационные показатели – на высоте, а на эконо-

мику никто не смотрел.

И ещё один важный момент: в условиях государственной собственности именно такое поведение было по-своему, «рациональным». В нем заключен секрет беспрецедентной, чудовищной расточительности централизованных экономик без частной собственности.

Капусту возили из Узбекистана в Мурманск, зерно – из Казахстана в центр России на переработку и обратно после помола в Казахстан. Мороженую рыбу возили с Дальнего Востока в Москву и Ленинград. Вместе с углем перевозилось до 30% отходов породы, встречные перевозки металлолома составляли до 100%, металла – до 50% и т.д.

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». Почему возникали такие ситуации? Автор 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».

Регулируемые тарифы не играли роль «санитаров экономики»

Одной из причин подобного положения вещей являлись нерыночные тарифы, порождавшие неправильные стимулы. Регулируемые тарифы не играли роль «санитаров экономики». 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, т.к. 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, прежде 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...».

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

Селюнин в уже упомянутой статье 1981 г. описывает эту систему так: «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» нет. Каждое ведомство стремится по возможности замкнуть хозяйственные 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 ми-

нистерства. Так надёжнее – в случае чего можно и министру пожаловаться, а с соседа взятки гладки. Вот вам и встречные перевозки».

Вспомним и про подсобные хозяйства, которые были у каждой железной дороги и у многих отделений дороги. Там 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 «ОРС-овский» магазин при отделении дороги регулярно привозили молоко и сметану, а в «городских» магазинах были то очереди, то дефицит. Железные дороги имели свои детские сады, школы, стадионы, больницы и поликлиники; а собственная, отдельная от «общегражданской» телефонная сеть есть до сих пор.

Это классический пример того, как **при 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. 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 услуга-

ми 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 пластовиков навести порядок с перевозками одного из самых массовых грузов натолкнулась – назовём вещи своими именами – на обструкцию ведомств. Поэтому не спешите радоваться цифрам прироста перевозок в сводках ЦСУ: они означают, скорее, плату за ведомственность, чем за успех экономики».

В этой связи бывший министр путей сообщения СССР 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.». 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 назначивало.

Такая монолитность порождала супермонополию, внутри которой любые процессы вызревания и проявления принципиально новых технических, технологических, управленческих, экономических и любых иных решений неизменно тормозились.