

## СОВЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: МИФ О «ЗОЛОТОМ ВЕКЕ»

**Фарид ХУСАИНОВ**

кандидат экономических наук,  
доцент кафедры «Экономика,  
финансы и управление на транспорте»  
Российской открытой академии  
транспорта Московского государственного  
университета путей сообщения  
(РОАТ МИИТ)

Оικονομία • Πολιτικά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ • ΠΟΛΙΤΙΚΑ

История

**С** 2001 года на железнодорожном транспорте РФ проводится структурная реформа, целью которой является адаптация этой специфической отрасли к рыночным отношениям.

При этом половинчатость и несистемность проводимых реформ постоянно порождают среди достаточно большой части железнодорожников не только оценки типа «зачем было реформировать то, что и так хорошо работало», но и призывы вернуться к модели организации отрасли, аналогичной той, что была характерна для времен плановой экономики. Более того, последние два года (2011—2012) в отрасли прошли под знаком периодических попыток «усиления плановости», повышения централизации и жесткости планирования грузовых перевозок. Результатом стали такие инициативы, как попытка реанимировать элементы плановой системы, например возврат к месячному календарному планированию грузовых перевозок (которое действовало с советских времен до 1998 года), попытка ограничить число операторских компаний с целью снижения конкуренции, и ряд других<sup>1</sup>.

Миф о «золотом веке» железных дорог в условиях плановой экономики, представления о высокой эффективности и качестве

<sup>1</sup> См. об этом, например: [Хусаинов, 2013], а также [Хусаинов, 2012а; 2012б].

работы железных дорог в период «развитого социализма» — миф, активно продвигаемый сегодня частью руководителей РЖД, — очень опасен. Когда вы принимаете решение о выборе стратегии развития, очень важно видеть реальность, а не мифологическое представление о ней.

Поэтому автор считает весьма актуальным напомнить о некоторых системных аспектах функционирования железнодорожного транспорта в условиях плано-централизованной советской экономики, показав тем самым, что это далеко не лучший пример для подражания.

## 1. Экономика дефицита

В СССР железнодорожный транспорт являл собой едва ли не идеальную модель социалистической экономики. Все его активы принадлежали государству, которое определяло для него объемы и номенклатуру работ, тарифы, инвестиции и поставки продукции в его адрес. При этом Министерство путей сообщения (МПС) являло собой симбиоз органа государственного регулирования и субъекта хозяйственной деятельности.

С легкой руки Яноша Корнаи плановую экономику принято называть «экономикой дефицита». Корнаи показал, что для плановой экономики состояние дефицита не является чем-то случайным, каким-то отклонением от нормального состояния. Дефицит — ее имманентное свойство, ее характерная черта.

И железнодорожный транспорт не был исключением. Это подтверждает бывший заместитель министра путей сообщения СССР Н. К. Исингарин<sup>2</sup>:

*«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» [Исингарин, 2006].*

С одной стороны, советские железные дороги отличались более высокими эксплуатационными показателями по сравнению с магистралями капиталистических стран. Так, грузонапряженность на железных дорогах СССР не имела аналогов в мире, в пять-шесть раз превосходя американскую. Более интенсивно, чем за рубежом, использовался и вагонный парк. Благодаря регулированию порожних вагонопотоков в масштабе сети доля порожнего пробега вагонов (к общему пробегу) была на 30—40% меньше, чем в США (27—28% в СССР против 45—49% в США). При сопоставимой средней дальности перевозок оборот вагона в СССР был в три раза ниже (то есть

---

<sup>2</sup> Исингарин Н. К. — начальник Целинной железной дороги (1984—1986), заместитель министра путей сообщения СССР (1986—1989), начальник Алма-Атинской железной дороги (1989—1991), министр транспорта Республики Казахстан (1991—1994); доктор экономических наук.

вагоны оборачивались втрое быстрее). Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским [Белов, Персианов, 2003].

В то же время — 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 [Гурьев, 2013].

Вот как описывал экономику МПС бывший министр А. А. Зайцев<sup>3</sup>:

*«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»<sup>4</sup>.*

То есть это была в целом так называемая затратная модель экономики, не содержащая внутренних стимулов к росту конкурентоспособности и клиентоориентированности. Подобная система не содержала в себе необходимых стимулов для более эффективной работы в смысле стремления к сокращению расходов и увеличению объема и качества продукции.

К чему это приводило? Давайте послушаем руководителя отрасли тех лет. Министр путей сообщения СССР в 1977—1982 годах И. Г. Павловский<sup>5</sup> 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.

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

О проблемах вывоза зерна и его потерях написано много, не будем на этом останавливаться. Однако проблемы были не только у зерновиков, но и у нефтяников. Газета «Правда» сообщает нам:

*«За первую половину 1977 года заводы Башкирии только под светлые нефтепродукты недополучили 11 160 цистерн. По этой причине народное хозяйство в период уборочных работ лишилось сотен тысяч тонн топлива»<sup>6</sup>.*

Аналогичная ситуация наблюдалась и по очень многим другим грузам. Так, Г. М. Фадеев<sup>7</sup>, работавший в 1979—1984 годы начальни-

<sup>3</sup> Зайцев А. А. — начальник Октябрьской железной дороги (1988—1996), министр путей сообщения РФ (1996—1997). В настоящее время профессор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС); доктор экономических наук.

<sup>4</sup> Цит. по: [Гурьев, 2008].

<sup>5</sup> Павловский И. Г. — первый заместитель начальника (1961—1967), начальник Приволжской железной дороги (1967—1972); начальник Главного управления движения — заместитель министра (1972—1976), министр путей сообщения СССР (1977—1982).

<sup>6</sup> Цит. по: [Никонов, 2012].

<sup>7</sup> Фадеев Г. М. — начальник Красноярской, затем Октябрьской железных дорог (1979—1987), заместитель министра, первый заместитель министра путей сообщения СССР (1987—1991), министр путей сообщения РФ (1992—1996; 2002—2003), президент ОАО «РЖД» (2003—2005).

ком Красноярской железной дороги, любил приводить пример, как в Красноярске директор машиностроительного завода имел привычку выставлять десятки комбайнов, для вывоза которых регулярно не хватало платформ, прямо на площадь перед заводом [Фадеев, 2007].

Ущерб от простоев обогатительных фабрик в угольной промышленности из-за неподачи вагонов в 1978 году составлял при расчетах по оптовым ценам 178,2 млн руб. Ущерб от простоев металлургических агрегатов и соответствующего снижения выпуска готовой продукции из-за несвоевременной подачи вагонов с окускованным сырьем в 1978 году при расчетах по оптовым ценам составил 23,9 млн руб. [Комаров, 2002].

В монографии Д. К. Зотова и С. С. Ушакова [Зотов, Ушаков, 1990] приводятся следующие данные.

*«Из-за нерегулярной подачи вагонов с сырьем или неподачи вагонов для вывоза продукции простой мощностей по производственному объединению „Уралкалий“ привели к повышению эксплуатационных расходов за год на 17,6 млн руб. Между тем в результате было недодано сельскому хозяйству 1,3 млн тонн удобрений, а потери народного хозяйства от снижения урожайности составили 200—250 млн руб., 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. тонн чугуна, что привело к потерям на комбинате 4 млн руб.».*

Сегодняшние грузоотправители привыкли за последние годы (2003—2012) к тому, что предоставление вагонов под перевозку различными частными операторскими компаниями (собственниками или арендаторами вагонов) — это самый обычный конкурентный рынок, такой же, как рынок продажи холодильников или телевизоров. Некоторые из этих грузоотправителей [Ковшов, 2012] иногда скучают по государственной собственности на подвижной состав, еще чаще это делают представители железнодорожной науки.

Эти люди видят, что сегодня на рынке предоставления железнодорожных грузовых вагонов имеется профицит вагонов, что рыночная ставка предоставления вагонов постоянно снижается [Белоусов, 2013], они думают, что если вернуть централизованное плановое управление в этот сегмент, то все «плюсы» рынка (в виде избыточного предложения вагонов) сохранятся, но при этом, за счет «улучшения системы планирования», можно будет управлять этим вагонным парком более эффективно.

Здесь необходимо напомнить следующее. Во время трансформационного спада 1990-х годов проблема дефицита вагонов перестала быть столь острой. Но в 1999—2001 годах, на фоне начавшегося экономического роста, остройшей проблемой для российской промышленности вновь стала катастрофическая нехватка вагонов. В эти годы МПС приобретало: в 1999 году — 1557 вагонов, в 2000 — 1000 вагонов, в 2001 — 104 (сто четыре!) вагона, в 2002 — 1440 вагонов, в 2003 году — 3480 вагонов. Вследствие дефицита подвижного со-

става предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Казалось, что едва начавшийся промышленный рост вот-вот будет остановлен из-за того, что просто нечем будет вывозить готовую продукцию. Единственным выходом в этой ситуации была либерализация рынка предоставления вагонов, позволившая частным компаниям самостоятельно приобретать подвижной состав и предоставлять его под перевозку грузоотправителям.

Итак, в начале 2000-х годов на рынке появились частные компании — собственники подвижного состава (вагонов), которые самостоятельно «оперировали» или «управляли» этими вагонами. Подобные компании стали называть операторами собственного (приватного) подвижного состава, а сам этот бизнес — операторским.

«Управляли» в данном случае значит — определяли, какому заказчику и по какой цене подавать вагоны. Управление как продвижение по сети и все эксплуатационные функции (такие как переработка на сортировочных станциях) оставалось у собственника инфраструктуры, то есть у РЖД.

Уже в 2002 году компании-операторы приобрели более 14 тыс. вагонов, то есть в 10 раз больше, чем МПС (1,4 тыс. вагонов), и все остальные годы (с 2003 по 2010) частные компании инвестировали в приобретение подвижного состава больше, чем МПС-РЖД<sup>8</sup>.

После тарифной реформы 2003 года и принятия нового Прейскуранта № 10-01 (основного документа, определяющего железнодорожные грузовые тарифы РЖД) процесс создания и развития операторского бизнеса стал особенно активным и начали расти инвестиции в приобретение подвижного состава.

В результате хронический дефицит вагонов постепенно стал преодолеваться, общее количество вагонов выросло более чем на треть, объем перевозок грузов стабильно рос до кризиса 2008 года и восстанавливался после кризиса. Это все было в том сегменте, где работало множество частных компаний безо всякой «заботливой руки» государства.

В 2003—2008 годах прирост вагонного парка операторских компаний соответствовал темпам роста грузооборота и обеспечивал прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объемов погрузки за эти годы стал возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны и либерализации вагонной составляющей железнодорожных тарифов.

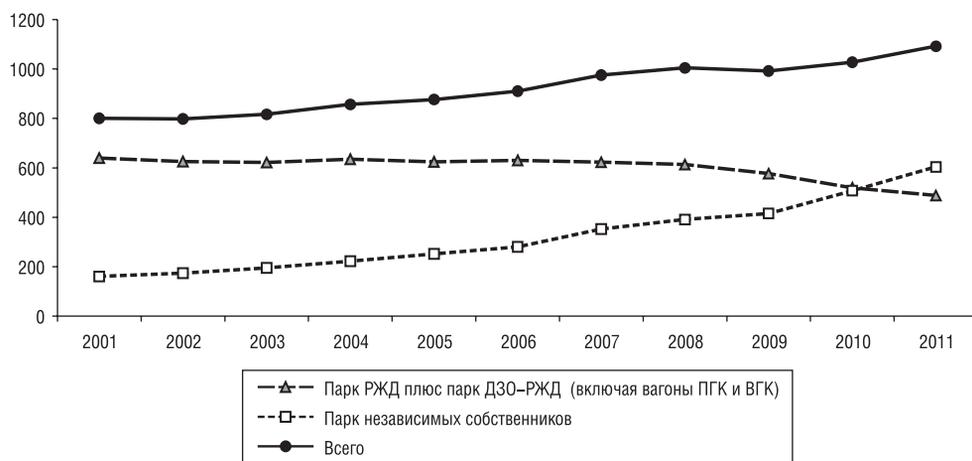
Выделим из совокупного вагонного парка российской принадлежности парк независимых собственников и рассмотрим его динамику в сравнении с динамикой суммарного парка РЖД и ДЗО-РЖД (включая вагоны ПГК и ВГК). Смысл подобного выделения

---

<sup>8</sup> Подробнее об этом см.: [Хусаинов, 2011а].

заключается в том, чтобы выявить различия в инвестиционном поведении частных независимых компаний, покупавших вагоны на рынке, и компаний, которым весь вагонный парк достался «в наследство» от МПС-РЖД. Строго говоря, первые частные компании тоже получали вагоны «из рук» МПС, но с учетом того, что в дальнейшем эти компании в основном приобретали вагоны на рынке, при рассмотрении долгосрочной перспективы этим фактом можно пренебречь.

Мы видим, что основной прирост вагонного парка произошел именно в сегменте независимых собственников — более чем трехкратный: с 161 тыс. вагонов в 2001 году до 508 тыс. единиц на конец 2010 года. При этом парк вагонов холдинга РЖД (то есть вагоны инвентарного парка РЖД плюс вагоны ДЗО) — сокращается (рис. 1).



Источник: Годовые отчеты ОАО «РЖД».

Рис. 1. Динамика парка российских грузовых вагонов, 2001–2011 годы (тыс. единиц)

Так, по состоянию на конец 2011 года общий парк вагонов российской принадлежности, по данным годового отчета ОАО «РЖД», составлял 1091,8 тыс. единиц, из них 488,1 тыс. единиц (или 45% от всех вагонов в стране) — это парк самого ОАО «РЖД» и дочерних и зависимых обществ (включая ПГК и ВГК), а 603,7 тыс. единиц подвижного состава (или 55%) — это вагоны независимых собственников, в том числе операторов.

Еще раз зафиксируем: рост вагонного парка произошел в том сегменте, в котором созданы основные институты рыночной экономики: частная собственность, нерегулируемые тарифы и относительная экономическая свобода.

Но мы забежали вперед. Вернемся к 1970–1980-м годам.

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. «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976—1980 годах» 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, 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 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 составляют 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 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.

## 2. Нерациональность перевозок

Весьма важной чертой советского железнодорожного транспорта были нерациональные, то есть необоснованные с экономической точки зрения, перевозки. Сразу оговоримся, что считать «нерациональным». На наш взгляд, использовать в современной рыночной экономике понятие «нерациональные перевозки» в том смысле, в каком оно использовалось в плановой экономике, неправильно. Причем эта «неправильность» носит не технический, а фундаментальный характер: в рыночной экономике и субъект, определяющий рациональность или нерациональность той или иной деятельности, и ее критерии — совершенно иные, нежели в экономике плановой.

В плановой экономике критерием нерациональности было, например, несоответствие «Схемам нормальных направлений грузопотоков», утверждаемых государством централизованно. Понятно, что к «настоящей» рациональности в рыночном смысле этого слова подобные критерии могли не иметь никакого отношения. В рыночной же экономике нерациональными можно назвать все те перевозки, которые частный собственник, будь он у груза, не стал бы осущест-

влять при существующих издержках. И здесь проблема рациональности очень тесно связана с проблемой собственности. Более того, в условиях отсутствия частной собственности и рыночных цен мы, строго говоря, во многих случаях вообще не имеем критериев рациональности, как это показано в работах Б. Бруцкуса и Л. фон Мизеса. Однако проблема рациональных и нерациональных перевозок в рыночных условиях — вопрос слишком большой, чтобы затрагивать его здесь.

Поэтому 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, пожалуй, наиболее точно отражена сущность советской (централизованной!) системы управления железнодорожным транспортом: эксплуатационные показатели — на высоте, а на экономику никто не смотрел. И еще один важный момент: в условиях государственной собственности именно такое поведение было по-своему «рациональным». Собственно, в этом и кроется 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.

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 рамки настоящей статьи, поэтому отметим здесь лишь то, что искусственно заниженные тарифы порождают завышенный спрос на перевозки, так как этот ресурс становится относительно более дешевым и не стимулирует эффективного размещения производства.

В. Селюнин в статье «Нерв экономики» отмечал:

*«В США стоимость угля удваивается при перевозке его на 600 километров. Заказчик, раньше 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...» [Селюнин, 1990].*

Помимо тарифа, была еще одна причина подобной нерациональности — централизованная (посредством главков и министерств) система управления промышленностью.

Посмотрим, как эту систему описывает Селюнин:

*«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. Надежных способов воздействия на партнеров из „чужой епархии“ нет. Каждое ведомство стремится поэтому 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 министерства. Так надежнее — в случае чего можно и министру пожаловаться, а с соседа взятки гладки. Вот вам и встречные перевозки».*

Так, 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, причем поставки налажены по правилу: “От своего поставщика — своему потребителю“. Что из этого выходит, я проследил по отчетам 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 черед, клиенты, пользующиеся услугами 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 плановиков навести порядок с перевозками одного из самых массовых грузов натолкнулась — назовем 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» [Селюнин, 1990].*

В этой связи 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.» [Павловский, 2002].*

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. Будучи как органом государственной власти, так и хозяйственной системой, МПС само

определяло государственную политику, само ее исполняло, само себя контролировало и само же себя наказывало. Такая монолитность порождала супермонополию, внутри которой любые процессы взрывания и проявления принципиально новых технических, технологических, управленческих, экономических и любых иных решений неизменно тормозились.

### 3. Качество транспортного обслуживания

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

Как писал М. Трихунков:

*«Полного и систематического учета фактических потерь народнохозяйственной продукции в сфере обращения с выделением потерь грузов на каждом виде транспорта общего пользования практически в стране не ведется»* [Трихунков, 1993].

Вместе с тем ряд отдельных крупных исследований по качеству транспортного обслуживания были проведены, в частности учеными МИИТа и ИКТП<sup>9</sup>.

Приведем некоторые данные из работы М. Трихункова «Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность» [Трихунков, 1993], часть которой как раз посвящена качеству транспортного обслуживания в десятилетия, предшествующие «переходу к рынку». Суммарные потери в расчете на годовой объем перевозок составили в 1990 году 2,2–2,3 млрд руб. Было выявлено, что действующие на железнодорожном транспорте нормы потери угля составляют от 0,5 до 1%. Фактические же его потери превышают нормативные и составляют от 3 до 8%. Согласно исследованиям, проведенным в 1987–1990 годах, 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 года. На железнодорожных участках и направлениях, 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% добываемого рудного сырья (при нормативных потерях 0,27–1,8%). Фактические потери цемента при доставке его от цементных заводов до строек достигают 10–15% объема производства.

Согласно исследованиям Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ) фактические потери удобрений намного превышают нормативы и составляют около 9%. Если

<sup>9</sup> Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, впоследствии преобразован в Научный центр комплексных транспортных проблем (НЦКТП) при Минтрансе.

дополнительно учесть потери удобрений при доставке до поля, включая потери при хранении, то указанная цифра возрастает до 17%. Фактические ежегодные потери строительного кирпича от боя при транспортировке его по железным дорогам навалом составляют 6—7%, достигая 8—11% при смешанных железнодорожно-автомобильных перевозках. Фактические потери стекла при перевозке в крытых вагонах в ящичной таре составляют в среднем около 7%, достигая в отдельных случаях 15%. При доставке стекла в сельскохозяйственные районы потери составляют 20—40%.

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

Увеличение фактических потерь грузов на железнодорожном транспорте за два десятилетия (1971—1990) происходило при значительном росте продолжительности их доставки (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

**Скорость и срок доставки грузов на железных дорогах СССР,  
1970—1990 годы**

Годы	Средний срок доставки грузов (сутки)	Скорость доставки (км/сутки)
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

*Источник:* [Трихунков, 1993].

Он же приводит следующие цифры: «По данным Госкомстата СССР (1990 г.), ежегодно не попадает в хранилища около 29 млн тонн выращенного зерна, теряется почти 1 млн тонн мяса, не доходит до потребителя 25% урожая картофеля и овощей».

В целом же ущерб от некачественного обслуживания составлял, по данным исследований ИКТП, 30—35 млрд руб. в год (в ценах 1990 года)<sup>10</sup>.

Газета «Известия» пишет 20 июня 1976 года:

<sup>10</sup> См.: [Комаров, 1994].

*«Рудные окатыши — груз дорогостоящий, а течет в щели словно вода. За четыре месяца только по дороге на Череповецкий металлургический комбинат потеряно 3600 теонн окатышей стоимостью 110 тысяч рублей»<sup>11</sup>.*

В чем же заключались причины подобной неэффективности?

По мнению А. Комарова,

*«основными причинами потерь экономики являлись: отсутствие развитых рыночных отношений, централизованное распределение произведенной продукции через Госснаб, Сельхозтехнику и др. 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“» [Комаров, 2002].*

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

Начальник отдела транспорта Госплана СССР Д. К. Зотов и заместитель директора ИКТП С. С. Ушаков приводят следующие данные:

*«По данным ВНИИЖТа, 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. Наибольшие просрочки по доставке мелких отправок (58,0% 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 сут. и т. д.» [Зотов, Ушаков, 1990].*

Анализ выполнения сроков доставки за 1975—2004 годы, проведенный в работах Д. А. Мачерета и И. А. Чернигиной, показал, что даже в среднем нормативы сроков доставки грузов стабильно не выполняются. Так, количество опоздавших отправок в 1975—1989 годы колеблется в значительных пределах, достигая, в зависимости от категории, до 28% по маршрутным и повагонным отправлениям и до 64% по мелким отправлениям [Мачерет, Чернигина, 2004].

Данные отчетов формы ЦО-31 «О продолжительности и скорости доставки грузов» приведены в табл. 2—3.

Из табл. 2 видно, что в 1975—1989 годах доля отправок, прибывающих с просрочкой, составляла от 22 до 41% (достигая по мелким отправлениям 64%). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составляло от 6,9 до 8,6 сут., по мелким отправлениям достигая 16 сут. [Мачерет, Чернигина, 2004]. 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 годы.

А как сегодня обстоит дело с просрочкой доставки? Доля отправок, прибывших по российским железным дорогам с просрочкой, соста-

<sup>11</sup> Цит. по: [Никонов, 2012].

Т а б л и ц а 2

## Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой (%)

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

Источник: [Мачерет, Чернигина, 2004].

Т а б л и ц а 3

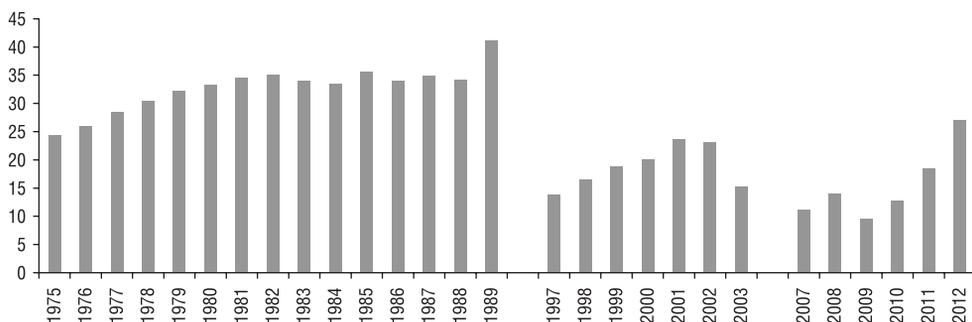
## Среднее время просрочки доставки грузов (сутки)

Год	Месяц	Все отправки	В том числе			
			маршрутные	повагонные	мелкие	контейнерные
1978	Февраль	5,6	2,6	2,9	12,0	Н/д
	Сентябрь	5,7	3,0	3,2	11,4	Н/д
1979	Февраль	6,4	3,4	3,8	12,5	Н/д
	Сентябрь	6,5	4,1	3,7	12,5	Н/д
1980	Февраль	6,4	3,7	3,4	12,1	Н/д
	Сентябрь	5,9	4,5	2,8	12,0	Н/д
1985	Февраль	6,3	4,7	3,6	14,3	Н/д
	Сентябрь	6,4	2,6	4,1	12,0	Н/д
1989	Февраль	8,4	4,7	5,0	16,8	Н/д
	Сентябрь	8,6	5,2	5,8	15,8	Н/д

Источник: [Мачерет, Чернигина, 2004].

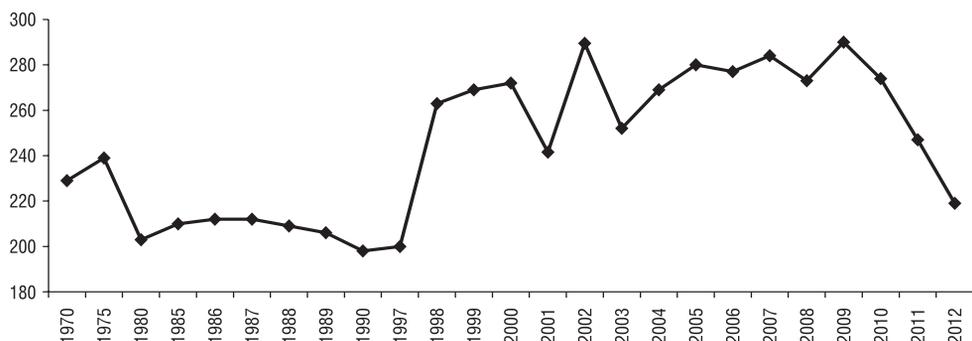
вила: в 2007 году — 11,2%, в 2008 году — 14,1%, в 2009 году — 11,5%, в 2010 году — 12,8%. Затем этот показатель начал вновь увеличиваться: в 2011 году он вырос до 18,4%.

При этом важно отметить, что при высокой доле просрочки в 1975—1988 годах средняя дальность перевозки 1 тонны в эти годы была ниже, чем в настоящее время (рис. 5), то есть в расчете на километр дальности перевозки различие между показателями просрочки в 1970—1980-е и в 2007—2011-е годы будет еще более заметным.



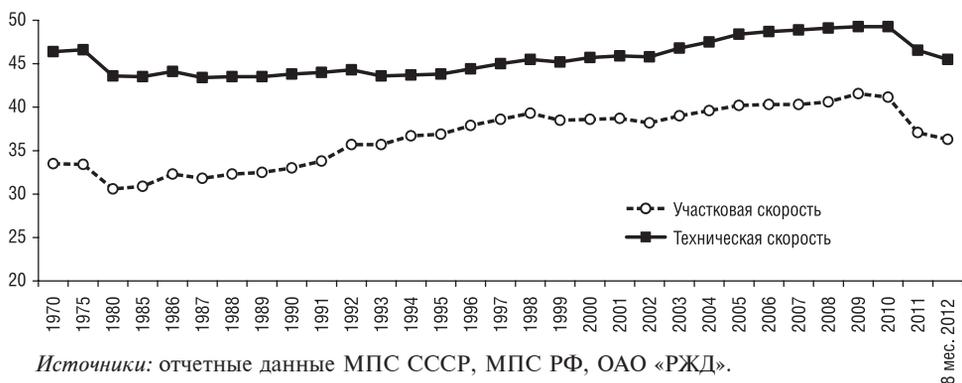
*Примечание.* Показатели просрочки за 1975—2003 годы приводятся за сентябрь соответствующего года, так как в 1975—2003 годах доля отправок, прибывших с просрочкой, определялась два раза в год: в феврале и в сентябре (отчет формы ЦО-31, по данным: [Мачерет, Чернигина, 2004]; показатели просрочки за 2007—2012 годы приводятся за соответствующий год в целом (по данным Годовых отчетов ОАО «РЖД»). Подробнее см.: [Хусаинов, 2013]. Там же приведены источники и особенности учета указанных показателей.

Рис. 2. Доля отправок, прибывших с просрочкой доставки на железных дорогах в СССР, 1975—1989 годы, и в России, 1997—2012 годы (%)



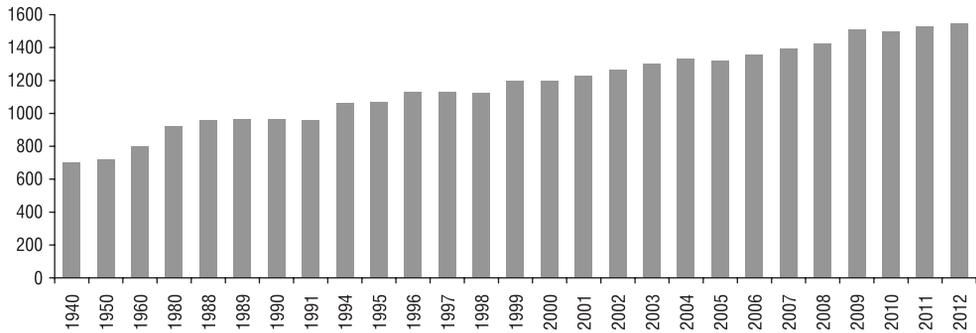
*Примечание.* Данные приводятся за: 1970—1990 годы — годовые показатели по данным: [Трихунков, 1993]; 1997—2002 годы — средняя цифра между февралем и сентябрем по данным: [Мачерет, Чернигина, 2004]; 2003—2011 годы — годовые показатели по данным годовых отчетов ОАО «РЖД».

Рис. 3. Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом в СССР, 1970—1990 годы, и в России, 1997—2012 годы (км/сутки)



Источники: отчетные данные МПС СССР, МПС РФ, ОАО «РЖД».

Рис. 4. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в СССР, 1970—1991 годы, и в России, 1992—2012 годы (км/час)



Источники: отчетные данные МПС СССР, МПС РФ, ОАО «РЖД».

Рис. 5. Средняя дальность перевозки грузов по железным дорогам в СССР, 1940–1991 годы, и в России, 1994–2012 годы (км)

#### 4. Нарастающий дефицит инфраструктуры: ожидание коллапса

Проблема дефицита инфраструктуры, с которой сталкивается железнодорожный транспорт сегодня, не нова. С этой проблемой МПС столкнулось в конце 1970-х годов. Вновь процитируем В. И. Селюнина:

*«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%; 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... Если до войны инвестиции были примерно равны вложениям во все 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» [Селюнин, 1990].*

Данные, приведенные Селюниным, подтверждаются данными «Экономического справочника железнодорожника» — подробного двухтомного справочного издания, посвященного железным дорогам СССР.

Т а б л и ц а 4

Капиталовложения в промышленность, в том числе в железнодорожный транспорт, в общем объеме капитальных вложений в СССР (%)

	1918 — III кв. 1928 года	Пятилетки									
		Первая (1928—1932)	Вторая (1933—1937)	Третья (1938—30.06.1941)	Третья (01.07.1941—31.12.1945)	Четвертая (1946—1950)	Пятая (1951—1955)	Шестая (1956—1960)	Сельская (1961—1965)	Восьмая (1966—1970)	Девятая (1971—1975)
Все народное хозяйство	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
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, 1978].

В дальнейшем доля железнодорожного транспорта в общем объеме капитальных вложений колебалась в диапазоне от 2,6 (1975) до 3% (1980)<sup>12</sup>.

Данные статистики хорошо коррелируют с личными оценками участников тех событий. Так, И. Г. Павловский вспоминал:

*«Первый этап был завершен восстановлением хозяйства железных дорог после разрухи, вызванной войной. Это были 50-е годы. Затем проводилась замена паровозной тяги на тепловозную 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%, то к 1970 году сократились до 2%. И это в условиях нарастания объема 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 еще особые факторы времен „холодной войны“. Увеличивались воинские перевозки, которые необходимо было обеспечивать вне очереди, раньше перевозок народнохозяйственных 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] 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% и дополнительно провести 1620 поездов» [Павловский, 2002].*

Понятно, что возможности чисто технологических решений, без радикального увеличения пропускных способностей инфраструктуры, были довольно быстро исчерпаны.

В целом же 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. Работа 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% и продолжал увеличиваться. При скромном запросе о поставке 7 тысяч пассажирских вагонов на дороги поступило лишь 2,5—2,7 тысячи. 40% имеющихся электропоездов уже выработали ресурс. Половина тепловозов и четверть электровозов требовали списания. 30—40% рельсов и 14—20% 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 разбалансировались материально-техническое снабжение и финансы». Кстати, побывав на железных дорогах США, министр был поражен всем увиденным и констатировал: «В ходе поездки мы поняли, что наши железные дороги по своему техническому оснащению отстают лет на 50» [Павловский, 2002].*

В 1979 году директор ИКТП при Госплане Б. Козин и его заместитель А. Митаишвили писали в журнале «Плановое хозяйство» (1979.

<sup>12</sup> См.: [История железнодорожного транспорта Советского Союза, 2004].

№ 5): «Освоение большей части прироста перевозок в перспективе потребует строительства новых линий и вторых путей»<sup>13</sup>.

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

Важнейшим параметром, определяющим пропускную способность железных дорог (помимо пропускных способностей перегонов), является развитие станционного хозяйства. Имеется зависимость между пропускной способностью дороги и общей протяженностью станционных путей (подробнее вопросы соотношения вместимости станционных путей, вагонных парков и пропускной способности разрабатывались — уже в 1990—2000-е годы — А. Ф. Бородиным).

Проблема осложнялась тем, что зависимость пропускной способности инфраструктуры от объема перевозок носит нелинейный характер: «...при каждой дополнительной переработке поезда приемо-отправочные пути занимают дважды. Так что сокращение числа переработок в 2 раза уменьшает потребность в приемо-отправочных путях в 4 раза» [Белов, Персианов, 1993].

В 1976 году в статье Е. Нестерова «Транспортное обеспечение пятилетки» был сделан прогноз, что к началу 1980-х годов неразвивающийся железнодорожный транспорт столкнется с массовыми заторами из-за исчерпанности пропускных способностей железных дорог. В. М. Селюнин пишет в 1981 году:

*«...с 1970 до 1979 года насыщенность станционных путей возросла на 35%. 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»* [Селюнин, 1990].

Проблема неразвивающейся станционной инфраструктуры беспокоила многих авторов. Так, в изданной в 1987 году книге «Транспорт страны советов: итоги за 70 лет и перспективы развития» авторы обеспокоенно отмечают:

*«За последние 10 лет объем работы сортировочных станций вырос примерно на 30%, а развернутая длина их путевого развития увеличилась лишь на 13%. В результате это-го загрузка путей на сортировочных станциях у нас выше, чем в США, в 3—4 раза».*

Уже упомянутый директор ИКТП при Госплане Б. Козин предупреждал еще в 1980 году: «Если не удлинять станционные пути — паралич неизбежен».

В цитированном выше 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».

<sup>13</sup> Цит. по: [Селюнин, 1990].

Проблема отставания в развитии инфраструктуры неоднократно ставилась не только практиками-железнодорожниками, но и академическими исследователями. Вот что писали об этом академик С. С. Шаталин и Е. Т. Гайдар в 1989 году:

*«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 объем 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»* [Шаталин, Гайдар, 1989].

Как было отмечено выше, важнейшим фактором, определяющим лимит пропускных способностей железных дорог, является развитие станций и станционных путей. Небезынтересно в этой связи задаться вопросом: что происходило в этой сфере в последние годы, и соотносить это со степенью продвижения реформ в различных сегментах железнодорожного транспорта<sup>14</sup>.

В той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами — то есть в сфере оперирования вагонными парками, куда допустили частный капитал и где была либерализована система ценообразования, — все последние 10 лет происходит бурный рост: растут инвестиции, увеличивается парк вагонов, повышается качество транспортного обслуживания.

Вместе с тем инфраструктуры и локомотивного хозяйства реформы пока не коснулись<sup>15</sup>. И именно в этих сферах наблюдается стагнация, дефицит локомотивов, дефицит пропускных способностей, отсутствие стимулов к развитию и катастрофическое отставание развития инфраструктуры от потребностей транспортного рынка [Хусаинов, 2011b].

Приведем данные из материалов прошедшей 19—20 июня 2012 года конференции, посвященной развитию железнодорожной инфраструктуры. За период с 1989 года по настоящее время произошло существенное сокращение пропускных способностей сети общего пользования<sup>16</sup>.

В частности:

- на 18% уменьшилось общее количество железнодорожных станций;
- на 9% сократилась развернутая длина станционных путей;
- на 6600 км, или на 20%, сократилась длина приемо-отправочных путей;

<sup>14</sup> Подробнее об этом см.: [Хусаинов, 2012с].

<sup>15</sup> Точка зрения РЖД на проблему развития рынка локомотивной тяги сформулирована, в частности, в статье [Якунин, 2009].

<sup>16</sup> Аналогичные данные приводятся в следующих источниках: [Вторушина, 2008; Тихонов, 2009].

- на те же 20% сократилась длина сортировочных путей;
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61;
- более 15% железнодорожных путей давно отслужили свой срок.

В работе А. Ф. Бородин и Е. А. Сотникова приводятся данные о том, что с 1996 по 2009 год количество отдельных пунктов с путевым развитием в сети РЖД сократилось на 1065, или на 17,1%, в том числе разъездов — на 52,9%, обгонных пунктов — на 75,7% [Бородин, Сотников, 2011].

Пробуксовывание реформирования форм собственности на железнодорожную инфраструктуру, фактическое отсутствие в этих сферах каких-либо реформ привели к застою и дефициту пропускных способностей железных дорог.

Все мероприятия по улучшению управления вагонными парками, реализуемые сегодня, могут лишь отсрочить проблему дефицита инфраструктуры, но не решить ее. 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, а следовательно — рыночных инвестиционных механизмов, обеспечивающих такое развитие.

### **Заключение**

Подводя итоги, можно сформулировать некоторые выводы.

1. Советской модели управления железнодорожной отраслью были свойственны как позитивные черты — высокий уровень эксплуатационных показателей, так и негативные — низкий уровень качества транспортного обслуживания, хронический дефицит подвижного состава, регулярное и систематическое необеспечение заявок грузоотправителей необходимым количеством вагонов, нарастающий дефицит пропускных способностей инфраструктуры.

2. Проблемы исчерпания пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры возникли не вчера. Проблемы копились давно, и трансформационный спад 1990-х годов просто отсрочил их.

3. Попытка «назначить» виновными в сегодняшних проблемах появившиеся на рынке частные компании, владеющие собственным подвижным составом (операторов подвижного состава), не имеет под собой оснований. В 1980-х годах на рынке не было частных компаний, на которые можно было «свалить вину», но их отсутствие не отменяло самой проблемы — того факта, что транспортный комплекс начинает отставать в своем развитии от потребностей экономики.

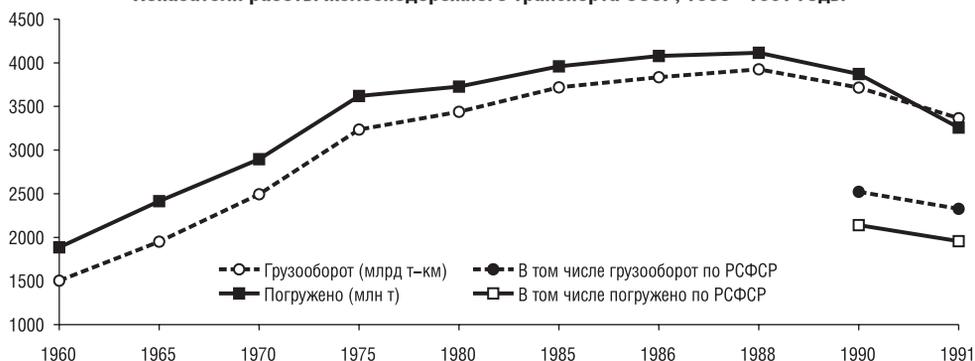
4. Возвращение к советской модели управления железнодорожным транспортом не способно кардинально улучшить его работу, так как большинство проблем в той системе решено не было.

5. В результате ограниченности и несистемности реформ в сфере железнодорожного транспорта многие указанные проблемы, в особенности проблемы в сфере железнодорожной инфраструктуры (дефицит пропускных способностей, дефицит локомотивной тяги), в последние годы не только не решались, но и наоборот — усугублялись.

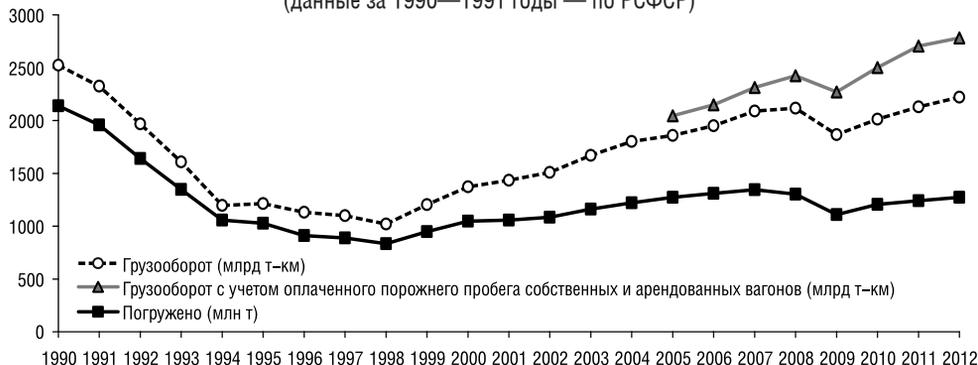
Основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и монополизацией, сколько недореформированием и незавершенностью проводимых реформ, а также несистемностью отдельных решений. В результате мы получаем ситуацию, когда в одном сегменте отрасли уже есть частная собственность, нерегулируемые цены и действуют рыночные силы, а в соседнем — государственная собственность и неререформированное, архаичное государственное регулирование. Следовательно, вместо призывов к возвращению советской модели управления отраслью необходима ее дальнейшая либерализация: развитие института частных перевозчиков (либерализация рынка локомотивной тяги), допуск частного капитала в строительство железнодорожной инфраструктуры.

## Приложение 1

Показатели работы железнодорожного транспорта СССР, 1960–1991 годы



## Приложение 2

Показатели работы железнодорожного транспорта России, 1990–2012 годы  
(данные за 1990–1991 годы — по РСФСР)

**Фарид ХУСАИНОВ**, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ) (125993, Москва, Часовая ул., д. 22/2). E-mail: f-husainov@yandex.ru.

### Советские железные дороги: миф о «золотом веке»

#### Аннотация

В статье рассмотрены некоторые проблемы работы железнодорожного транспорта в условиях советской плановой экономики. Рассмотрены вопросы дефицита подвижного состава, нерациональных перевозок, качества транспортного обслуживания и проблем с инвестициями в развитие инфраструктуры в 1960—1980-е годы. *Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, плановая экономика, дефицит, качество транспортного обслуживания, пропускные способности железных дорог, реформы на железнодорожном транспорте.

#### Литература

1. Белов И. В., Персианов В. А. Экономическая теория транспорта в СССР. М.: Транспорт, 1993.
2. Белов И. В., Персианов В. А., Волков Б. А. и др. Транспорт страны советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / Под ред И. В. Белова. М.: Транспорт, 1987.
3. Белоусов А. Сортировка интересов // Эксперт-Урал. 2013. № 5.
4. Бородин А. Ф., Сотников Е. А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учетом увеличения доли частных вагонов // Железнодорожный транспорт. 2011. № 3. С. 8—19.
5. Вторушина В. П. Публичный диалог по приватному вопросу // РЖД-Партнер. 2008. № 21.
6. Гурьев А. И. Из тупика: история одной реформы. СПб.: РЖД-Партнер, 2008.
7. Гурьев А. И. Истоки // Гудок. 2013. 26 февраля. С. 5.
8. Зотов Д. К., Ушаков С. С. Проблемы развития транспорта СССР. М.: Транспорт, 1990.
9. Исингарин Н. К. Рынок грузовых перевозок. Опыт, проблемы, предложения. Алматы: Экономтранс консалтинг, 2006.
10. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945—1991 гг. / Под ред. В. Д. Кузьмича, Б. А. Левина. М.: МИИТ, 2004.
11. Ковшов В. Реформа РЖД: Не надо бояться госрегулирования // Ведомости. 2012. 18 апреля.
12. Комаров А. В. Принципы совершенствования транспортного обслуживания // Транспорт: наука, техника, управление. 1994. № 10. С. 10—16.
13. Комаров А. В. Определение ущербов в экономике от некачественного транспортного обслуживания // Вестник транспорта. 2002. № 2. С. 30—38.
14. Мачерет Д. А., Чернигина И. А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок. М.: МЦФЭР, 2004.
15. Никонов А. П. За фасадом империи. М.: Энас; СПб.: Питер, 2012.
16. Павловский И. Г. Моя дорога. М.: Интекст, 2002.
17. Селюнин В. И. Нерв экономики // Селюнин В. И., Шмелев Н. А. Истоки. Авансы и долги. М.: Правда, 1990. С. 5—43.
18. Тихонов А. А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России / Автореф. дисс. ... к. э. н. М.: ГУУ, 2009.
19. Трихунков М. Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. М.: Транспорт, 1993.
20. Фадеев Г. М. Судьба моя — железная дорога. М.: Аст-Пресс Книга, 2007.
21. Хусаинов Ф. И. Реформа российских железных дорог: неоконченная пьеса // Экономическая политика. 2011а. № 5. С. 68—97.

22. Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. 2011b. № 5. С. 20–24.
23. Хусаинов Ф. Ты рядом — даль социализма // Slon.ru. 2012a. 4 июня.
24. Хусаинов Ф. Нам бы конкуренцию — взять и отменить // Slon.ru. 2012b. 30 августа.
25. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. М.: Наука, 2012с.
26. Хусаинов Ф. И. О некоторых методологических проблемах оценки работы железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2013. № 3. С. 22–31.
27. Шаталин С. С., Гайдар Е. Т. Экономическая реформа: причины, направления, проблемы. М.: Экономика, 1989.
28. Экономический справочник железнодорожника. 2-е изд. / Под ред. Б. И. Шафиркина. М.: Транспорт, 1978. Ч. 1.
29. Якунин В. И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. 2009. № 33. С. 36–42.

**Farid KHUSAINOV**, PhD, Associate Professor of the Chair of “Economics, Finance and Management in Transport” of the Russian open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT) (22/2, ul. Chasovaya, Moscow, 125993, Russian Federation). E-mail: f-husainov@yandex.ru.

### **Soviet Railways: The Myth of the “Golden Age”**

#### **Abstract**

The paper considers some of the problems of rail transport in the Soviet planned economy. The problems of shortage of rolling stock, unsustainable transport service quality and problems with investments in infrastructure development in 1960-1980s.

*Key words: railway transport, planned economy, deficit, the quality of transport services, rail capacity, reform of rail transport.*

#### **References**

1. Belov I. V., Persianov V. A. *Ekonomicheskaya teoriya transporta v SSSR* [Economic theory of transport in the Soviet Union]. Moscow: Transport Publ., 1993.
2. Belov I. V., Persianov V. A., Volkov B. A. et al.; Belov I. V. (ed.). *Transport strany sovetov: itogi za 70 let i perspektivy razvitiya* [Transport of the Soviets: the results of 70 years and prospects for development]. Moscow: Transport Publ., 1987.
3. Belousov A. Sortirovka interesov [Sorting of interests]. *Expert-Ural*, 2013, no. 5.
4. Borodin A. F., Sotnikov E. A. Ratsional'noe sootnoshenie vmeshimosti putei stantsii i vagonnykh parkov s uchetom uvelicheniya doli privatnykh vagonov [Rational relationship capacity roads to stations and car fleet with the increase in the share of private cars]. *Zheleznodorozhnyi transport*, 2011, no. 3, pp. 8-19.
5. Vtorushina V. P. Publichnyi dialog po privatnomu voprosu [Public dialogue on the issue of the private]. *RZhd-Partner*, 2008, no. 21.
6. Gurev A. I. *Iz tupika: istoriya odnoi reformy* [Out of the impasse: the story of a reform]. St Peterburg: RZhd-Partner, 2008.
7. Gurev A. I. Istoki [Sources]. *Gudok*, 2013, February 26, pp. 5.
8. Zotov D. K., Ushakov S. S. *Problemy razvitiya transporta SSSR* [Problems of the Development of Transport of the USSR]. Moscow: Transport Publ., 1990.
9. Isingarina N. K. *Rynok gruzovykh perevozok. Opyt, problemy, predlozheniya* [Freight market. Experience, problems, suggestions]. Almaty: Ekonomtranskonsalting Publ., 2006.
10. Kuzmich V. D., Levin B. A. (eds.). *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Sovetskogo Soiuza* [History of rail transport of the Soviet Union]. Vol. 3: 1945-1991. Moscow: MIIT Publ., 2004.

11. Kovshov V. Reforma RZhD: Ne nado boiat'sia gosregulirovaniia [Do not be afraid of state regulation]. *Vedomosti*, 2012. April 18.
12. Komarov A. V. Printsipy sovershenstvovaniia transportnogo obsluzhivaniia [Guidelines for improving transport services]. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie*, 1994, no. 10, pp. 10-16.
13. Komarov A. V. Opredelenie ushcherbov v ekonomike ot nekachestvennogo transportnogo obsluzhivaniia [Determination of damage to the economy from a poor vehicle maintenance]. *Vestnik transporta*, 2002, no. 2, pp. 30-38.
14. Macheret D. A., Chernigina I. A. *Ekonomicheskie problemy gruzovykh zheleznodorozhnykh perevozok* [Economic problems of rail freight]. Moscow: MTsFER Publ., 2004.
15. Nikonov A. P. *Za fasadom imperii* [Behind the facade of the Empire]. Moscow: Enas Publ.; St Peterburg: Piter Publ., 2012.
16. Pavlovskii I. G. *Moia doroga* [My Way]. Moscow: Intekst Publ., 2002. 160 s.
17. Seliunin V. I. Nerv ekonomiki [The nerve of the economy]. In: Seliunin V. I., Shmelev N. A. *Istoki. Avansy i dolgi* [The Sources. Advances and Debts]. Moscow: Pravda Publ., 1990, pp. 5-43.
18. Tikhonov A. A. *Upravlenie gruzovym vagonnym parkom na zavershaiushchem etape reformirovaniia zheleznykh dorog Rossii* [Managing freight car fleet in the final stage of the reform of railways of Russia]. Dissertation PhD Moscow: GUU Publ., 2009.
19. Trikhunkov M. F. *Transportnoe proizvodstvo v usloviakh rynka: kachestvo i effektivnost'* [Transportation facilities in the market: the quality and efficiency]. Moscow: Transport Publ., 1993.
20. Fadeev G. M. *Sud'ba moia - zheleznaia doroga* [My fate - the railway]. Moscow: Ast-Press Kniga Publ., 2007.
21. Khusainov F. I. Reforma rossiiskikh zheleznykh dorog: neokonchennaia p'esa [Reform of the Russian Railways: Unfinished Piece]. *Ekonomicheskaiia politika*, 2011a, no. 5, pp. 68-97.
22. Khusainov F. I. Reforma zheleznodorozhnogo transporta v Rossii: itogi i zadachi [Railway Reforms in Russia: results and challenges]. *Transport Rossiiskoi Federatsii*, 2011b, no. 5, pp. 20-24.
23. Khusainov F. Ty ryadom - dal' socializma [You are hear - the distance of socialism]. *Slon.ru*, 2012a. June 4.
24. Khusainov F. Nam by konkurencii vzyat' i otmenit' [We'd competition take and cancel]. *Slon.ru*, 2012b. August 30.
25. Khusainov F. I. *Ekonomicheskie reformy na zheleznodorozhnom transporte* [Economic reforms in railway transport]. Moscow: Nauka Publ., 2012c.
26. Khusainov F. I. O nekotorykh metodologicheskikh problemakh otsenki raboty zheleznodorozhnogo transporta [Some methodological problems of assessment of rail transport]. *Biulleten' transportnoi informatsii*, 2013, no. 3, pp. 22-31.
27. Shatalin S. S., Gaidar E. T. *Ekonomicheskaiia reforma: prichiny, napravleniia, problemy* [Economic reform: causes, trends, challenges]. Moscow: Ekonomika Publ., 1989.
28. Shafirkin B. I. (ed.). *Ekonomicheskii spravochnik zheleznodorozhnika* [Economic Reference Railroad]. 2<sup>nd</sup> ed. Moscow: Transport Publ., 1978. Part 1.
29. Iakunin V. I. Desiat' shagov k effektivnosti [Ten Steps to Effectiveness]. *Expert*, 2009, no. 33, pp. 36-42.