

3

ТРАНСПОРТ РОССИИ ЗА 100 ЛЕТ

В. Н. Л и в ш и ц

ТРАНСПОРТ РОССИИ ДО XX ВЕКА

На заре человеческой цивилизации и в течение многих прошедших веков для перемещения в пространстве различных грузов и передвижения людей использовались реки, моря, сила ветра, физическая сила человека и домашних животных. Ситуация в транспортной сфере развитых стран мира стала кардинально меняться во второй половине XIX в. в связи с успехами промышленной революции, наступлением эры пара и электричества. Паровые морские и речные суда, паровозы вскоре доказали свои преимущества над традиционными видами транспорта и по грузоподъемности, и по скорости передвижения, хотя тогдашние параметры и того, и другого с позиций сегодняшнего дня могут вызвать лишь улыбку.

Путешественники, торговцы и войска передвигались в древности, а также в раннее и позднее средневековье по необъятным просторам России, используя в основном гужевой и водный транспорт. Правда, в некоторых городах в XIX в. появился еще один вид транспорта – конно-чугунные дороги¹. Однако больших перспектив у конки не было, так как скорость ее не превышала 6–8 км/час, престижным транспортом она не считалась, и пользовались ею преимущественно обычные горожане. Возможно, что срок ее существования был несколько даже продлен консерватизмом городских

¹*Примеч.*: первая конно-чугунная дорога в России была построена между шахтами Змеиногорского рудника и местным сереброплавильным заводом (Алтай) в 1809 г. П.К. Фроловым, будущим томским губернатором. Появилась позднее «конка» и в некоторых других городах, например, в Москве в 1872 г., соединив Иверские ворота (возле Красной площади) со Смоленским (Белорусским) вокзалом. К середине 1890-х годов общая протяженность конно-чугунных дорог в Москве, принадлежавших Первому и Акционерному бельгийским обществам, составляла почти 90 верст. По ним ежедневно перевозили примерно 120 тыс. человек. («История Москвы с древнейших времен до наших дней». – М.: Мосгорархив, 1997, ч.2).

Россия в окружающем мире: 2002 (Аналитический ежегодник). Отв. ред. *Н.Н. Марфенин* / Под общ. ред.: *В.И. Данилова-Данильяна, С.А. Степанова*. М.: Изд-во МНЭПУ, 2002. – 336 с.

властей. Так, еще в начале 90-х годов XIX в. в Москве была запрещена езда по городу на велосипеде, ставились «рогатки» пуску трамвая и расширению использования автомобилей. А между тем, потребность в развитии технических средств транспорта была огромная. По важнейшей шоссейной дороге, соединявшей Москву со всероссийской ярмаркой в Нижнем Новгороде, товары на тройках доставлялись в то время за семь суток, а на одиночных упряжках за – 10 дней.

Плохое состояние *дорог* – характерно для России с ее глинистыми почвами. Так, известно, что в начале XVIII в. после переноса столицы из Москвы в Санкт-Петербург даже иностранные послы тратили на дорогу до пяти недель. И это при том, что первый российский император, а за ним и почти все последующие, уделяли большое внимание состоянию путей сообщения в стране. Даже в царствование Анны Иоанновны, гораздо больше отдававшей внимания развлечениям, чем государственным заботам, были приняты правила построения дорог и решение о сооружении «перспективной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы». Созданная для руководства этим строительством Канцелярия была уже при императрице Елизавете Петровне реорганизована в другую – «Канцелярию строительства государственных дорог», которая отдавала распоряжения местным властям об улучшении содержания основных (государственных) дорог. Деятельность Канцелярии была нерезультативной, и очередная правительница России Екатерина Великая ее упразднила, передав уход за дорогами сначала властям организованных ею губерний, а спустя некоторое время создала под своей эгидой новую «Комиссию о дорогах в государстве», которая в свою очередь была упразднена новым императором Павлом I по его воцарении, хотя спустя четыре года, в 1800 г., была им же организована «Экспедиция устройства дорог в Государстве». Последняя уже при Императоре Александре I была в 1809 г. передана в ведение расположенной в Твери и руководимой принцем Георгием Ольденбургским «Экспедиции Водяных Коммуникаций», вскоре преобразованной в построенное по территориально-отраслевому принципу «Управление водяными и сухопутными путями сообщения». Этим перечнем реформы управления дорогами в России далеко не исчерпываются – они с тем же успехом продолжались и в XIX в., и в XX в., продолжают и в современной России.

Не лучше обстояло дело и с *водным транспортом* – даже в средневропейских широтах до 1880 г., когда обмелевшая Москва-река была зашлюзована, перевозки от Москвы до Коломны всего лишь на 100 км длились более двух недель, а до Нижнего Новгорода на всероссийскую ярмарку – месяц. Аналогичной была ситуация с водными сообщениями и в других регионах России, хотя царская забота о них в России началась раньше, чем о дорогах.

В изданном еще при царе Алексее Михайловиче документе «Уложение 1649 года» прямо содержатся запреты устраивать помехи (в виде новых плотин и мельниц) на судоходных реках. При Петре I с целью развития торговли возник уже проект соединения реками и каналами бассейнов Балтийского и Каспийского морей, и в 1718–1731 гг. был построен Ладожский канал,

соединивший Неву и Волхов. Несколько позже, уже при Екатерине II, губернатор генерал-майор Яков Сиверс в 1773 г. был назначен Главным Директором Водяных Коммуникаций Санкт-Петербургской, Новгородской и Тверской губерний. Позднее, при Павле I в 1798 г., он же был назначен Главным Директором созданного Департамента Водяных Коммуникаций.

Эстафету от Я.Е. Сиверса по руководству Департаментом приняли другие известные государственные деятели. Граф Г.Г. Кушелев (1800–1801) умудрялся проводить значительные работы на водных коммуникациях без превышения их сметной стоимости. Граф Н.П. Румянцев (1801–1809) организовал регулярные инспекции действующих и строящихся водных сообщений. При принце Г. Ольденбургском в 1809 г. было организовано уже упомянутое «Управление водяными и сухопутными путями сообщения», проведены серьезные работы по улучшению деятельности важнейшей тогда Мариинской водной системы.

Не менее известны и имена последующих руководителей ведомства путей сообщения России. При известном строителе генерал-лейтенанте А.А. Бетанкуре (1819–1822) существенное развитие получил институт Корпуса инженеров путей сообщения, созданный в 1809 г. При герцоге А. Вюртембергском² (1822–1833) закончено строительство шоссе Москва–Санкт-Петербург, были созданы Штаб Корпуса инженеров путей сообщения и на местном уровне Экономические комитеты в Округах путей сообщения. При графе К.Ф. Толе (1833–1842) система управления на местном уровне была существенно изменена: укрупнены Округа, правительством были приняты «Основные правила обустройства и содержания дорог в государстве», согласно которым все дороги в государстве были отнесены к одному из пяти классов³. При

Дополнительная информация 05

«В течение второй половины XIX в. Россия строила железные дороги гораздо быстрее, чем многие западноевропейские страны. За 1861–1891 гг. их протяженность возросла с 1,5 тыс. до 28 тыс. верст. В 1865–1875 гг. ежегодно в стране строилось по 1,5 тыс. верст. К 1899 г. железные дороги насчитывали уже 58 тыс. верст....»

Источник: Тимошина Т.М. Экономическая история России / Под ред. проф. М.Н. Чепурина. – М.: Информационно-издательский Дом «Филинь», Юридический дом «Юстицинформ», 1999. – С. 149.

²*Примеч.:* с его приходом должность Главного Директора была заменена на должность Главноуправляющего путями сообщения, а с 1833 г. к ним прибавились еще и гражданские публичные здания.

³*Примеч.:* главное управление ведало лишь дорогами первых двух классов (главных и больших торговых сообщений), которые постепенно должны были превратиться в насыпные каменные шоссе. К этому времени – 1840 г. – таких дорог, включая Московское шоссе, было всего 1460 верст, явно недостаточное для России количество. Остальные три класса дорог (почтовые, торговые и грунтовые) относились к Министерству внутренних дел, ими ведали в губерниях специальные Дорожные Комиссии.

графу П.А. Клейнмихеле (1842–1862) в Главное управление было передано телеграфное дело, в нем был создан Департамент железных дорог.

Несмотря на многочисленные реорганизации, ведомство путей сообщения России способствовало их развитию, улучшению состояния транспорта империи. Во второй половине XIX в. для улучшения качества транспорта: скорости, надежности, регулярности и увеличения объемов перевозок началось активное строительство *железных дорог*.

Первая в мире железная дорога была сооружена в Англии в 1825 г. Она соединила английский порт Стоктон с угольными шахтами Дарлингтона. Отношение к железным дорогам в России вначале вовсе не было восторженным. Так, когда в 1835 г. обсуждалось ходатайство австрийского подданного Ф.А. Герстнера о предоставлении ему концессии на строительство железных дорог Петербург–Казань и Москва–Одесса, ему было отказано на основании мнения тогдашнего министра финансов и поддержавшего его руководителя Ведомства путей сообщения К.Ф. Толя, считавших, что «железные дороги составляют скорее зло, чем благодеяние». Тем не менее, спустя всего 12 лет после появления первой в мире железной дороги – в 1837 г. под «высочайшим патронажем» была построена Царскосельская железная дорога, соединившая Санкт-Петербург с летними царскими резиденциями в Царском Селе и Павловске. Успешное использование этой дороги, как и железных дорог в других странах, было столь очевидно, что 1 февраля 1842 г., по докладу генерал-лейтенанта П.П. Мельникова и Н.О. Крафта, Император Николай I подписывает высочайший Указ о сооружении железной дороги Санкт-Петербург–Москва. Характерен и до наших дней актуален лейтмотив Указа: «...Мы положили вести оную за счет казны, дабы удержать постоянно в руках Правительства и на пользу общую сообщение, столь важное для всей промышленной и деятельной жизни Государства». 1 (13) ноября 1851 г. движение по самой большой по протяженности двухпутной дороге было

Дополнительная информация 06

«...Железные дороги, предъявляя огромный спрос на металл, уголь, лес, нефть и др., послужили мощным стимулом для развития различных отраслей промышленности. Так, в 1890-е годы железные дороги потребляли до 36% добываемого в стране угля, 40% нефти, 40% металла. Для железных дорог требовались квалифицированные рабочие кадры: машинисты, работники депо и путевого хозяйства. К концу XIX в. более 70% общего объема грузов перевозилось железными дорогами.

Наряду с железнодорожным большое развитие получил и водный транспорт. Если в 1860 г. в России было около 400 речных пароходов, то в 1890-х годах – свыше 1,5 тыс. Россия, практически не имевшая в середине XIX века своего морского флота и использовавшая для перевозок зарубежные корабли, за последние десятилетия века увеличила их количество с 50 до 520...»

Источник: Тимошина Т.М. Экономическая история России. / Под ред. проф. М.Н. Челурина. – М.: Информационно-издательский Дом «Филинь», Юридический дом «Юстицинформ», 1999. – 432 с.

открыто и стало быстро нарастать. Уже в 1852 г. поезда, ведомые паровозами (они тогда еще назывались пароходами), построенными на Александровском заводе в северной столице России, преодолевали путь в 650 км от Москвы до Санкт-Петербурга за 12 часов. За первый же год было перевезено 719 тыс. пассажиров и 164 тыс. тонн грузов.

Успех первой железнодорожной линии стимулировал дальнейшие практические и организационные шаги в направлении развития сети железных дорог. 15 июня 1865 г. Император Александр II издал Указ об учреждении Министерства путей сообщения России⁴ во главе с П.П. Мельниковым, которого впоследствии сменили не менее одаренные и активные руководители:

- При министре *К.Н. Посьете* (1874–1888) сформировалась сеть железных дорог в Европейской части России с выходами в Закавказье, Урал, Среднюю Азию, большое внимание было обращено на развитие портового хозяйства России. При нем на всей сети российских железных дорог начал действовать единый устав, определивший единые правила осуществления перевозок.

- По инициативе министра *А.Я. Губбенета* (1889–1892) были выкуплены в казну частные железные дороги и было принято историческое решение о сооружении Транссибирской магистрали, выбран маршрут Великого Сибирского пути.

- *С.Ю. Витте* был министром путей сообщения недолго, всего несколько месяцев в 1892 г., а дальше, будучи министром финансов России одиннадцать лет, он активно поддерживал строительство железных дорог в России, в том числе и Транссиба.

- *М.И. Хилков* руководил Министерством путей сообщения десять лет, в том числе в трудные годы русско-японской войны. При нем длина сети железных дорог России возросла с 36 до 60 тыс. километров, а их грузооборот почти удвоился. Газета «Таймс» в то время писала: «...если и был человек в России, способный более чем кто-либо помочь своей стране избежать военной катастрофы, то это был именно князь Хилков».

Сооружение Транссибирской магистрали началось 19 мая 1891 г. и было закончено в январе 1916 г. Это гигантская и весьма сложная в инженерном отношении железная дорога длиной свыше 8 тыс. километров. О ней граф С.Ю. Витте скромно сказал, что «устройство такой магистрали делает честь

⁴ *Примеч.:* министерство возникло не на «пустом месте». В России с 1798 г. существовало ведомство путей сообщения (Департамент Водяных Коммуникаций), в состав которого входили очень квалифицированные инженеры-путейцы, выполнявшие многие сложные, в том числе архитектурно-строительные работы. Именно они воздвигли Исаакиевский собор в Санкт-Петербурге и Храм Христа Спасителя в Москве, памятник Тысячелетия Руси в Великом Новгороде, ярмарочный комплекс в Нижнем Новгороде и др. Тем не менее, сохраняя преемственность, в новом Министерстве путей сообщения департаменты создавались по видам сообщений: сухопутных, водяных, железнодорожных.

русскому железнодорожному строительству», а более эмоциональная газета «La France» писала: «...после открытия Америки и постройки Суэцкого канала история не отмечала события более богатого прямыми и косвенными последствиями, чем постройка Сибирской дороги».

Прошедший XX в. полностью подтвердил эту восторженную оценку – Транссиб сыграл решающую роль в освоении Сибири, росте ее населения и производственного потенциала. Сразу же после ввода первых участков в эксплуатацию Транссиб освоил гораздо большие, чем прогнозировалось, грузо- и пассажиропотоки. Уже в 1897 г. по дороге было перевезено 350 тыс. пассажиров, в 1902 г. – 1,3 млн человек, а в 1910 г. – 9,5 млн пассажиров. Население Сибири и Дальнего Востока менее чем за 20 лет (до 1914 г.) возросло с 5,5 млн до 9,2 млн человек. Благодаря этому там возникли многие новые города.

К концу XIX в. Российская Империя имела следующие, указанные в *таблице 3–1*, неморские⁵ пути сообщения.

Таким образом, к началу XX в. транспорт России включал в себя традиционные виды гужевого и водного транспорта, слабо развитую сеть шоссейных дорог и находившийся в процессе интенсивного развития железнодорожный транспорт. Остальные виды транспорта (автомобильный, городской электрический и другие) находились по существу лишь в процессе зарождения или становления.

Дополнительная информация 07

Наличие подвижного состава на конец 1896 г. (шт.)

Страны	Паровозы		Пассажирские и почтовые вагоны		Товарные и багажные вагоны	
	Всего	На версту ¹	Всего	На версту	Всего	На версту
Россия	9260	0,27	10249	0,31	195127	5,79
Германия	16156	0,38	32399	0,76	344967	8,14
Франция	10080	0,30	25729	0,76	269630	7,92
Великобритания	18956	0,59	42284	1,32	650470	20,26

¹ 1 верста = 1,0668 км.

Из общего числа пройденных паровозами верст в 1896 г. было сделано (в %): на минеральном топливе – 72,44% и на дровах – 27,56%.

Источник: Россия: Энциклопедический словарь. СПб.: Издатели: Ф.А. Брокгаузъ и И.А. Ефронъ. 1898. Репринт. – Л.: Лениздат, 1991. – 922 с.

⁵ *Примеч.:* кроме того, МПС России ведало рядом торговых портов на Белом, Балтийском, Черном и других морях.

Пути сообщения России и их протяженность

Пути сообщения	Протяженность, в верстах
Железные дороги	40508
<i>в том числе в ведении:</i>	
МПС	36731
Военного Министерства	1415
Великого Княжества Финляндского	2362
Водные пути	155000
<i>в том числе:</i>	
сплавные	70000
судоходные	85000
из них пароходные	50000
Шоссе в ведении МПС	15032
<i>в том числе:</i>	
шоссейные и грунтовые дороги	13342
грунтовые дороги	1590
1 верста = 1,0668 км.	

ТРАНСПОРТ РОССИИ В XX ВЕКЕ

Социально-экономические процессы в России в XX в. предопределялись как доставшимися от прошлого века начальными условиями и тенденциями, так и текущими форс-мажорными обстоятельствами: участием России в войнах (русско-японской, первой и второй мировых войнах и других), внутренними противоречиями (революции в России 1905 г., февральская и октябрьская 1917 г.), крупномасштабными социально-экономическими экспериментами с радикальным изменением хозяйственного механизма. Вместе с тем, на ситуацию в стране оказывали воздействие, хотя нередко в искаженном и замедленном темпе, общемировые закономерности, в частности, в сферах: научно-технического прогресса, динамики структуры и уровней потребления и связанных с ними перевозок и т.д. Нередко они влияли на развитие транспорта противоречивым образом.

Поэтому общая картина этого процесса достаточно сложна: почти каждый год в сфере транспорта – в этой важнейшей инфраструктурной отрасли страны – происходили заметные изменения. Очень условно, в целях удобства анализа состояния транспорта России, весь XX в. условно поделен на три периода, очень неравных по временной протяженности и внешне совпадающих с существовавшим в стране типом хозяйственного механизма и власти либо происходящими их трансформациями:

- с начала XX в. до 1917 г. – *первый период* – в рамках рыночного механизма царской России при конкуренции различных частично приватизированных видов транспорта;

- с 1917 до 1992 гг. – *второй период* – при централизованно-плановой системе управления народным хозяйством, проявившейся в создании единой транспортной системы страны;

- **90-е годы XX в.** – *третий период* – радикальных экономических реформ в России опять в новых хозяйственных условиях переходной к рынку экономики, значительного разгосударствления и приватизации собственности транспорта, конкуренции отдельных видов транспорта в определенных сегментах перевозок различных грузов и категорий пассажирских перевозок.

Тесная связь состояния транспорта с макроэкономическим «здоровьем» страны показана в сводных таблицах (*приложения 1–13, 1–14*).

Первый период (январь 1900 г. – февраль 1917 г.)

С начала XX в. и до вступления России в первую мировую войну в августе 1914 г. продолжалось ускоренное развитие железнодорожного транспорта. На его долю в 1913 г. приходилось 74% грузов⁶. Железнодорожный транспорт был одним из основных потребителей капитала – с 1903 по 1913 гг. в него было вложено 2002 млн рублей. Для сравнения: всей промышленности за тот же период было выделено 2230 млн рублей, а стоимость всех отечественных речных и морских торговых судов (паротепловых и парусных) вместе с осуществленными вложениями во внутренние водные пути к началу войны не достигала и 700 млн рублей. При этом государство было наиболее крупным собственником транспортных средств, особенно в сфере железнодорожных перевозок. Так, казенные дороги в 1913 г. перевезли 75,1% всех коммерческих грузов. На водных видах транспорта удельный вес частных собственников был значительно выше, хотя концентрация капитала и там была заметной, особенно на морском транспорте. К рассматриваемому периоду относится и возникновение в России автомобильного транспорта. С 1909 по 1917 гг. за рубежом было закуплено 39440 автомобилей и еще 600 произведено внутри страны. В начале XX в. появился воздушный транспорт.

Дополнительная информация 08

...В целом протяженность сети железных дорог стран Европы в 1980 г. составляла примерно 390 тыс. км, т.е. примерно на 40 тыс. км больше, чем в 1913 г.

Источник: Фишер В. Европа: экономика, общество и государство. 1914–1980 / Пер. с нем. Л.А. Овчинцевой; под. науч. ред. Ю.А. Петрова. – М.: Гуманитарный издательский центр «Владос», 1999. – С.212.

⁶ *Примеч.:* перевезенных железными дорогами, речными и морскими судами русского торгового флота.

Во втором десятилетии уже было около 300 аэропланов. Авиация тогда еще не использовалась в хозяйственной деятельности, если не считать sporadической перевозки почты.

Значительные успехи в развитии транспорта, особенно железнодорожного, все же были недостаточны для полного удовлетворения потребностей страны в перевозках. Для обеспечения пропускной способности главных магистралей в 1913 г. не хватало 2 тыс. грузовых паровозов и 80 тыс. грузовых вагонов, что снижало скорости доставки грузов и пассажиров и особенно негативно сказалось во время войны.

Второй период (март 1917 г. – декабрь 1991 г.)

Февраль–октябрь 1917 г (буржуазно-демократическая республика). После Февральской революции 1917 г. и падения самодержавия произошло кардинальное изменение всего управления в стране, что сказалось и на транспорте. Как справедливо пишет про это время белый генерал А.И. Деникин: «Разрушался и транспорт... г.Некрасов⁷ важнейшие государственные интересы – направление железнодорожной политики, судьбу обороны, промышленности и всех других отраслей народной жизни, сопряженных с использованием путей сообщения, отдал в руки частной организации. Мера, которая была бы вполне правильной, как выразился один из современных критиков, если бы все русское население состояло из одних железнодорожников... Начался развал. В строгий и точный механизм железнодорожной службы и в центре, и на местах был введен небывалый элемент произвола случайного состава организаций, основанных по принципу большинства, а не знания и опыта... Уже в июле правительство считало положение железных дорог катастрофическим». В итоге за семь месяцев заметно возросло число находящихся в ремонте паровозов (с 16,5% до 24,7%), вагонов (с 6% до 8,6%), а среднесуточный пробег и погрузка вагонов снизились примерно на 7%.

Октябрь–декабрь 1917 г. (первые месяцы советской власти). После Октябрьской революции разлад в работе транспорта заметно усилился. За это время на 100 верст сети железных дорог суточная погрузка и работа вагонов снизились более чем в два раза, суточный прием груженых вагонов в три раза. Имели место и серьезные последствия противостояния руководства профессионального союза железнодорожников (Викжеля)⁸ и нового

⁷ *Примеч.:* г-н Некрасов – в рассматриваемое время был министром путей сообщения, министром финансов, затем заместителем Председателя в правительстве А.Ф. Керенского.

⁸ *Примеч. ред.:* Викжель – Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профсоюза, создан на I Всероссийском учредительном съезде железнодорожников, состоявшемся в Москве 15 июля–25 августа (28 июля–7 сентября) 1917 г. В составе было 14 эсеров, 6 меньшевиков, 3 большевика, 6 членов других партий, 11 беспартийных.

советского правительства. На некоторых дорогах управление перешло в руки созданных в конце декабря хозяйственно-транспортных комитетов.

1918–1920 гг. (гражданская война в России). В период гражданской войны, и особенно во второй половине 1918 и в 1919 гг., продолжалось разрушение транспорта, как и всей экономики страны⁹. Если в мирное время доля неисправных паровозов составляла 15–16%, то в 1919 г. она выросла до 51,7%, а на некоторых дорогах в феврале 1920 г. достигала 85%. Накопилось большое количество неотправленных грузов – 6651 вагон. Производство паровозов упало с 420 в 1917 г. до 74 в 1919 г.; выпуск вагонов и платформ с 5485 до 712; выпуск самоходных речных судов прекратился вообще. Было разрушено 4332 железнодорожных моста, в том числе через Волгу, Днепр, Каму, Иртыш. С середины 1917 г. по конец 1920 г. на речном транспорте вышли из строя 3081 самоходных и 15983 несамоходных судна, на морском транспорте – 677 паровых и 2014 непаровых судов. Резко снизились темпы нового железнодорожного строительства. Если в период с 1913 по 1917 гг. ежегодно в среднем вводилось в эксплуатацию 2740 км, то в 1919 г. было построено только 71 км железных дорог. К концу войны от 30 до 60% шоссе-се-йных дорог нуждались в перестройке и капитальном ремонте.

В общем, первая мировая и гражданская войны разрушительно сказались на транспорте – более 60% железных дорог, 90% паровозов и 80% вагонов были выведены из строя. В 1920 г. положение дел несколько улучшилось. Было отремонтировано 9377 паровозов, введено в эксплуатацию 197 км новых железных дорог, восстановлено, правда, облегченным способом, 978 железнодорожных мостов. Но, в общем, к концу гражданской войны среднесуточный пробег вагонов и паровозов (грузовых и пассажирских) сократился более чем в три раза, железнодорожные перевозки упали до уровня 90-х годов, а речные – до уровня 80-х годов XIX в. и составили соответственно в 1920 г. 30,4% и 24,3% от уровня 1913 г., а на морских перевозках и того меньше – 21,4%.

Естественно, что в соответствии с коммунистическими принципами и ввиду потребностей военного времени собственность на всех видах транспорта в основном была национализирована уже в начале 1918 г. Далекое не всегда это было хорошо взаимоувязано, особенно на водном транспорте, где довольно долго оставалось коллегиальное управление, происходили и возвратные движения – конфискованные суда возвращали их владельцам. Часто происходила смена руководства в Министерстве путей сообщения, переименованном почти сразу в наркомат путей сообщения (НКПС), – М.Т. Елизаров (октябрь 1917 г.), А.Г. Рогов (март 1918), П.А. Кобозев (май 1918 г.), затем Л.Б. Красин, Ф.Э. Дзержинский (1921 г.) Я.Э. Рудзутак и дру-

⁹ *Примеч.:* впрочем, как и промышленности, и вообще народного хозяйства. О масштабах разрушения транспорта можно судить по тому, что по оценке НКПС «общий ущерб, причиненный железным дорогам военными разрушениями 1918–1920 гг., составлял (в ценах строительства 1920-х годов) 1074 млн золотых рублей»

гие – вот далеко не полный перечень наркомов путей сообщения этого и последующего периода.

1921–1926 гг. (восстановительный период). Переход на мирные рельсы и введение в 1921 г. новой экономической политики (НЭП) в стране позволили приступить к восстановлению разрушенного войной производственного потенциала, хотя и на старой технической основе. На транспорте к концу 1926 г. было построено и сдано в эксплуатацию 3835 км новых железных дорог. Возросли поставка из-за рубежа и отечественное производство паровозов (в том числе более мощных – грузовых серии «Э» и «Л», пассажирских «СУ»), заложены первые морские транспортные суда, ввезено из-за границы 4004 и изготовлено внутри страны 492 автомобиля и т.д. В итоге: доля исправных паровозов превысила 55%, а грузовых вагонов – 85%; восстановлено 353 самоходных речных судов и 379 барж и т.д. Были сделаны и первые серьезные шаги в направлении научно-технического прогресса. По проекту проф. Я.М. Гаккеля в 1924 г. построен в Ленинграде первый в мире тепловоз. Приступили к проектированию электрификации ряда линий железной дороги, в том числе через Сурамский перевал на Кавказе. Первая электрифицированная железная дорога Баку–Сараханы длиной 19 км начала работать в июле 1926 г. К этому же периоду относится появление в России регулярных воздушных сообщений. Тем не менее, к концу восстановительного периода уровень перевозочной работы не достиг довоенного¹⁰, хотя технические средства транспорта стали использоваться более рационально. В стране продолжал играть важную роль гужевой транспорт, главным образом в силу неразвитости автотранспорта, выполняя функции обслуживания железных дорог и водных путей сообщения, курсируя обычно

Дополнительная информация 09

«Коммерческие *авиаперевозки* начались после первой мировой войны с объемов порядка 4000 пассажиров из немецких аэропортов в 1920 г. (600 – французских) или 29 тыс. тонно-километров грузооборота во Франции и 6 тыс. – в Германии. С этой исходной точки прирост в 20-е и особенно в 30-е гг. выглядит, конечно, довольно высоким; в абсолютных цифрах авиаперевозки оставались повсюду незначительными: в Германии в 1938–1939 гг. 120 тыс. пассажиро-километров, в Великобритании 90 тыс. и во Франции 73 тыс.»

Источник: Фишер В. Европа: экономика, общество и государство. 1914–1980 / Пер. с нем. Л.А. Овчинцевой; под. науч. ред. Ю.А. Петрова. – М.: Гуманитарный издательский центр «Владос», 1999. – С.224.

¹⁰ *Примеч.:* действительно, сумма пробега грузов и пассажиров в 1926 г. составила 91,4% от соответствующей величины 1913 г., а количество грузов, отправленных по железнодорожным, морским и речным путям сообщения – 83,2%, в то время как валовый объем выпуска продукции промышленности и сельского хозяйства превысил довоенный уровень.

всего на несколько километров, естественно, при больших затратах. Средняя стоимость одного тонно-километра на гужевом транспорте при этом составляла 65–70 копеек против примерно 1,5 копеек на железных дорогах. В столичных городах ситуация была лучше. Так, в Москве в 1926 г. автотранспортом перевозили уже половину грузов. Тем не менее, из-за бездорожья и отсутствия собственной машиностроительной базы на долю автотранспорта в 1926 г. приходилось всего 1% перевозок от всех видов механизированного транспорта.

Государственный план электрификации России (ГОЭЛРО), составленный к концу 1920 г. во многом определил и направление дальнейшего развития транспорта. По ГОЭЛРО «основой коренной реконструкции промышленности должна стать единая транспортная система, охватывающая железнодорожные магистрали и сеть морских и речных путей». Намечалось электрифицировать 3,5 тыс. км железных дорог и одновременно построить 25–30 тыс. км новых путей. Предусматривалось снижение стоимости перевозок, рост пропускной и провозной способности транспорта.

С 1921 г. на железных дорогах стал применяться хозрасчет, заменивший систему бесплатных перевозок, принятую в годы гражданской войны и военного коммунизма. 1 февраля 1922 г. было введено в действие постановление Совнаркома «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета».

1927–1945 гг. (предвоенные и военные годы – реконструкция народного хозяйства). Вплоть до начала Великой Отечественной Войны в стране получили значительное развитие все виды транспорта, но неравномерно. Интенсивность развития новых видов транспорта, например, автомобильного, была в это время значительно выше, чем у «традиционных» видов (*табл. 3–1 и приложение 1–13*). Отвлечение огромных материальных ресурсов на военные цели сказалось на развитии транспорта. Тем не менее, в эти годы заметно возросла мощь транспортной системы страны и всех видов транспорта, кроме гужевого. На основе достижений научно-технического прогресса были освоены в отечественном производстве многие новые виды подвижного состава, более мощного, скорого и надежного. Так, уже в октябре 1932 г. Коломенский завод выпустил первый пассажирский паровоз «ИС» («Иосиф Сталин»), примерно вдвое более мощный, чем наиболее совершенный из существовавших тогда локомотив «СУ». В августе 1933 г. на Луганском заводе началось серийное производство грузового паровоза серии «ФД» («Феликс Дзержинский»), тоже вдвое по мощности превосходившего своего предшественника – паровоза серии «Э», который в свою очередь в 2,5 раза превышал по мощности наиболее распространенный на железных дорогах царской России паровоз серии «О». Одновременно стали внедряться, хотя и медленно, другие прогрессивные элементы – автосцепка, автоматическое торможение вагонов, автоблокировка, тепловозная и электрическая тяга поездов и другие. К 1941 г. было электрифицировано 1870 км железных дорог – чуть больше половины того, что предусматривалось за 10–15 лет планом

ГОЭЛРО. Стали выпускаться, причем все с автосцепкой, новые типы локомотивов, включая электровозы «ВЛ-19» и «ВЛ-22» («Владимир Ленин»), более мощные и совершенные грузовые и пассажирские вагоны (рефрижераторы, цистерны, думпкары, электровагоны и другие). Соответственно возросли важнейшие показатели работы железнодорожного транспорта: вес поезда, скорость доставки грузов и т.д., хотя и в заметно меньшей степени, чем мощность подвижного состава из-за недостаточной во многих местах пропускной способности линий и транспортных узлов, что приводило к недоиспользованию в итоге в полной мере потенциала мощных локомотивов.

Значительное развитие в предвоенный период получили и другие виды транспорта. По существу именно в эти годы в стране были созданы авиационная (главным образом для военных целей) и автомобильная промышленность, а число автомобилей, предназначенных для перевозок грузов и пассажиров, возросло в 33 раза: с 16663 в октябре 1928 г. до 554500 на начало 1938 г. Правда, при этом сеть собственно автомобильных дорог росла значительно медленнее. Так, например, за 1933–1937 гг. при росте числа автомобилей в 7,5 раз, сеть автодорог выросла на 1,6 раза.

Усилились возможности водного транспорта. Росло судостроение: созданы крупнейшие в мире баржи грузоподъемностью 12000 тонн, впервые в мировой практике были выпущены буксиры-нефтевозы мощностью 1200 лошадиных сил. В 1940 г. на горьковском заводе «Красное Сормово» приступили к серийному выпуску сухогрузных теплоходов грузоподъемностью 2000 тонн. Одновременно были построены новые каналы, позволившие соединить речные системы между собой. В 1933 г. был открыт для сквозного движения Беломорско-Балтийский канал; в середине 1937 г. – канал Москва–Волга. Значительны были и поставки судов на морском транспорте – несмотря на то, что одновременно строилось немало судов на иностранных верфях и еще больше закупалось за границей старых пароходов. В конце 1938 г. более трети общей грузоподъемности морского флота приходилось на суда, построенные за последние 10 лет в Советском Союзе. Для сравнения: в дореволюционной России в общем тоннаже морского торгового флота суда отечественной постройки не превышали 12%.

По ряду показателей транспорт России в то время заметно превосходил зарубежные страны. Например, грузонапряженность железных дорог в СССР была вдвое выше, чем в США. И тем не менее, транспорт не полностью удовлетворял быстро возрастающие потребности страны в грузовых и пассажирских перевозках. Явно не хватало протяженности дорог, излишне велико было потребление топлива.

Вместе с тем, в суровые годы Великой Отечественной войны транспорт нашей страны с честью выдержал экстремальную нагрузку и внес большой вклад в победу, несмотря на нанесенные ему, как и другим отраслям, огромные разрушения. За годы войны было разрушено примерно 47% железных дорог, 650 только больших мостов, повреждено более 60% железнодорожных станций и вокзалов. Примерно пятая часть флота Наркомвода была

за эти годы уничтожена и затоплена. Численность автопарка, находившегося в эксплуатации в 1940 г., уже к концу 1941 г. сократилась наполовину¹¹. Восстановление транспорта заняло несколько послевоенных лет, а на железнодорожном транспорте – примерно до конца 1948 г.

1946–1991 гг. (послевоенные советские годы). Вторая мировая война нанесла транспорту, как и другим отраслям страны, огромный урон. Вначале в короткие сроки транспорт, как и все хозяйство страны, был восстановлен, а при рассмотрении задач дальнейшего развития было решено провести коренную реконструкцию транспорта на базе последних достижений науки и техники. В сентябре 1955 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение о широком развитии на железных дорогах страны электрической и тепловозной тяги. Генеральным планом электрификации железных дорог на 1956–1970 гг. предусматривалось перевести на электрическую тягу 40 тыс. км железных дорог. С этой целью уже в 1957 г. производство паровозов в стране было прекращено, а соответствующие гигантские производства были перефилированы. Например, ведущий Луганский паровозостроительный завод был переведен на выпуск тепловозов с электрической передачей серий «ТЭ». Ряд важных постановлений был принят и по развитию других видов транспорта. При *модернизации транспорта* основное внимание было обращено на:

- разработку и освоение новых более эффективных видов подвижного состава, технологий и материалов;
- прогрессивные сдвиги в структуре перевозок по видам транспорта, в используемых технических средствах, применяемых технологиях;
- совершенствование методов организации и управления функционированием и развитием различных видов транспорта, их взаимодействием.

Дополнительная информация 10

«В большинстве стран Европы в последние десятилетия все большая часть *грузовых перевозок* переносится с рельсовых путей на шоссейные дороги, несмотря на попытки средствами экономической политики помешать этой тенденции. В Великобритании в 1954 г. свыше 36% грузооборота приходилось на железные дороги, в 1982 г. – всего 10%. В Бельгии только за 1965–1975 гг. доля железных дорог с почти одной трети сократилась до одной четвертой. Даже в СССР удельный вес грузоперевозок по железной дороге с почти 85% в 1950 г. снизился до 55% в 1983 г., в то время как доля грузового автотранспорта возросла с 2,8 до 7,4%. Еще интенсивнее при этом росла в СССР доля трубопроводного транспорта (с менее чем 1% до более 20%).»

Источник: Фишер В. Европа: экономика, общество и государство. 1914–1980 / Пер. с нем. Л.А. Овчинцевой; под. науч. ред. Ю.А. Петрова. – М.: Гуманитарный издательский центр «Владос», 1999. – С.220.

¹¹ *Примеч.:* вследствие этого вновь большую роль стал играть гужевой транспорт: с помощью конных обозов было налажено снабжение фронта продовольствием, снаряжением и т.д.

В результате с 1960 по 1980 гг. произошла полная замена паровозов тепловозами и электровозами, самолетов с поршневыми двигателями на реактивные, в основном было завершено оснащение речных и морских судов дизельными установками и внедрение мощных специализированных грузовых автомобилей, комфортабельных скоростных автобусов и авиалайнеров (серии АН, ИЛ, ТУ и другие), налажено массовое производство для населения легковых автомобилей (Волга, Жигули и другие), заметно расширилось и улучшилось состояние автодорожной сети, трубопроводных систем, были разработаны и внедрены на транспорте автоматизированные системы управления и плановых расчетов.

В судостроении был освоен выпуск нового типа судовых дизельных установок (22–30 тыс. кВт), построены мощные специализированные суда: контейнеровозы, лихтеровозы, танкеры, суда на воздушной подушке, огромные ледоколы с экономичными атомными силовыми установками и другие. В автомобильной промышленности были выпущены мощные и сверхмощные самосвалы.

В 1956 г. самолетом Ту-104 была открыта эра гражданской реактивной пассажирской авиации – на несколько лет раньше, чем в США, Англии и Франции. Затем последовали Ту-114, Ту-134 и другие самолеты этой же серии вплоть до Ту-204, гораздо более экономичного предыдущих, а также самолеты

Дополнительная информация 11

**Развитие сухопутного транспорта в России за 100 лет:
железные и автомобильные дороги**



Источники: Российский статистический ежегодник: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 1999. – 621 с.; Транспорт и связь в России: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 2001. – 222 с.

других конструкторских бюро (Антонова, Ильюшина и других). В те же годы была создана и отечественная вертолетная промышленность – многие северные районы страны, занимавшие около двух третей территории, получили современную, хотя и недешевую, но круглогодичную транспортную связь.

Прогрессивные изменения произошли и в инфраструктуре различных видов транспорта. Так, в соответствии с четвертым пятилетним планом уже в 1946–1950 гг. на *внутреннем речном транспорте* одновременно с тем, что было построено и восстановлено 400 самоходных судов и 1100 несамоходных металлических барж, на 5,2 тыс. км увеличилась длина причального фронта в речных портах, восстановлено сквозное движение по Днепру и Мариинской системе, завершено восстановление Беломорско-Балтийского и Днепро-Бугского каналов, существенно улучшено судоходство на малых реках и т.д.

Значительное влияние на дальнейшие шаги оказало постановление Совета Министров СССР 1947 г. «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта», на основе которого была составлена и в значительной мере затем реализована коренная реконструкция всей производственной базы внутреннего водного транспорта, включая создание Единой глубоководной системы европейской части СССР, развитие судостроительной и судоремонтной базы, речных портов и усиление их механизации и др. В результате строительства ряда крупных комплексных гидроузлов с судоходными шлюзами, ряда каналов (Волго-Донского в 1952 г., Волго-Балтийского в 1964 г.) основные реки – Волга, Кама, Днепр превратились в глубоководные транзитные магистрали, позволившие успешно осуществлять внутренние водные перевозки между всеми морями (Азовским, Балтийским, Белым, Каспийским, Черным), омывающими европейскую территорию СССР.

Широкая реализованная программа гидроэнергетического строительства также и за Уралом на Ангаре, Енисее, Иртыше, Оби и других сибирских реках позволила перейти к комплексному освоению водохозяйственных ресурсов страны.

Особое место в развитии инфраструктуры транспорта занимает 15-летнее строительство великой железнодорожной *Байкало-Амурской магистрали*¹². Предназначенная для освоения несметных природных богатств России, ее Восточной Сибири и Дальнего Востока, БАМ без преувеличения был всенародной стройкой. Более 200 тыс. строителей из всех республик страны строили магистраль с соблюдением всех необходимых экологических и социальных требований в суровых климатических условиях с 1974 по 1989 гг. Последовавший вскоре развал Советского Союза (в 1991 г.) нарушил многие планы и в том числе непосредственное интенсивное использование БАМа, так как освоение большинства намечавшихся месторождений в последующие годы было приостановлено.

¹²*Примеч.*: точнее, завершение строительства БАМ, так как мысль о БАМе зародилась еще в XIX в., а многие входящие в ее зону объекты, около 40%, более 2 тыс. км были фактически построены уже в 1930–1950 гг.

В послевоенный период в связи с освоением богатых нефтяных и газовых месторождений, прежде всего сибирских, по существу был создан бурно развивающийся магистральный *трубопроводный транспорт*. Постепенно было освоено строительство трубопроводов высокого диаметра и повышенного давления¹³. В 1964 г. в Западной Сибири был построен первый нефтепровод Шаим–Тюмень протяженностью 410 км, затем последовал ряд прокладок из Среднего Приобья: Усть-Балык–Омск длиной около 1000 км, продленный в 1969 г. до Нижневартовска и Александровского, Александровское–Томск–Анжеро-Судженск протяженностью 800 км, наконец, в 1973 г. был сооружен первый значительный (более 2000 км) магистральный нефтепровод Самотлор–Усть-Балык–Курган–Уфа–Алметьевск, проложенный по территориям Тюменской, Курганской, Челябинской областей и Башкирской и Татарской республик со сложными горно-геологическими и климатическими условиями. Полученный опыт позволил в последующие десятилетия резко интенсифицировать развитие сети нефте- и газопроводов, обеспечив потребителей как внутри страны, так и поставку части нефти и газа на экспорт.

Динамика себестоимости перевозок и их энергоемкости (*табл. 3–2 и 3–3*) дает ясное представление об эффективности революционных преобразований, значительно снизивших ресурсоемкость функционирования

Таблица 3–2

Себестоимость перевозок на транспорте

Вид транспорта	1950	1960	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	2000
Железнодорожный:										
грузов, коп. за 10 ткм	4,86	2,76	2,34	2,7	3,7	31367	51508	54476	56	103
пассажиров, коп. за 10 пассажиро-км	7,94	5,73	5,45	5,0	8,0	86812	138771	146197	145	316
Автомобильный:										
грузов, коп. за 10 ткм	73,56	64,15	57,13	54,7	60,5	353880	626920	729430	769	1483
пассажиров, коп. за 10 пассажиро-км	11,04	9,57	9,85	12,5	14,2	60236	98990	112000	121	238
Морской:										
грузов, коп. за 10 ткм	3,47	1,92	1,46	2,76	3,98	19222	24825	22436	34	110
пассажиров, коп. за 10 пассажиро-км	13,33	24,26	47,18	10,95	142,45	032214	2053433	3553428	3663	5802
Внутренний водный:										
грузов, коп. за 10 ткм	3,75	2,53	2,45	2,7	5,3	35098	58797	61108	69	178
пассажиров, коп. за 10 пассажиро-км	12,8	11,02	15,51	19,2	38,7	363805	683886	697657	772	1281
Воздушный										
пассажиров, коп. за 10 пассажиро-км			13,22	14,59	15,90	623309	2526219	30229638	4223	12531 ¹

¹ Средняя стоимость перевозки пассажиров, грузов и почты, коп. за 10 ткм.

Источник: Транспорт и связь в России: Стат. сб./Госкомстат России. – М., 2001. – 222 с.

¹³Примеч.: при увеличении диаметра труб, например, с 700 до 1400 мм пропускная способность возрастает в 6 раз, повышение же давления с 56 до 75 кг/см² позволяло снизить затраты при перекачке нефти до 10%.

Динамика энергоемкости по видам транспорта
(в кг условного топлива на 1000 приведенных тонно-км)

Вид транспорта	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Железнодорожный	33,64	18,00	11,43	8,94	8,31	8,1	8,7
Морской	18,35	12,3	11,10	11,04	10,31	10,12	9,9
Речной	29,6	18,9	15,4	12,3	11,7	11,3	11,1
Автомобильный (грузовой)	242,0	243,7	202,3	172,1	149,1	147,0	149,4
Нефтепроводы	7,06	5,4	5,0	4,56	5,6	4,62	4,3
Газ	41,25	61,25	57,9	52,83	51,81	46,6	40,3
Воздушный	–	–	1000	1140	1020	970	946

транспорта. Например, за двадцатилетний период электрификации железных дорог¹⁴ себестоимость грузовых перевозок снизилась более чем в два раза, а энергоемкость более чем в три раза.

Третий период (январь 1992 г. – декабрь 2000 г.)

В последнее десятилетие XX в. в стране были проведены радикальные экономические реформы, нацеленные на переход от централизованно-плановой системы управления экономикой к децентрализованной рыночной. В ходе этих, в целом стратегически правильно ориентированных на переход к смешанной экономике реформ были проведены: либерализация основной части цен на ресурсы и продукты (товары и услуги), глобальная приватизация государственной собственности, ликвидирована монополия внешней торговли и т.д.

К сожалению, замысел был реализован весьма неэффективным и болезненным способом, в результате чего произошло беспрецедентное падение производства (ВВП примерно на 40%, промышленности – наполовину, реальных инвестиций – в среднем в пять раз и т.д.); снижение, более чем на треть, реальных доходов населения; рост инфляции и другие негативные последствия. Естественно, что все это соответствующим образом отразилось на деятельности транспорта. Объемы перевозок и всех видов транспортных работ в 1990-е годы заметно упали, снизились и темпы развития транспорта, ввиду резкого уменьшения производственных инвестиций (*приложение I–13*). В соответствии с проводимой в стране политикой реформ на всех видах транспорта России, кроме железнодорожного, были проведены процессы разгосударствления госсобственности.

К концу 2000 г. картина выглядела примерно следующим образом: в акционерные общества были преобразованы почти 94% предприятий речного транспорта, 70% – морского, 30% – воздушного, 45% – автомобильного,

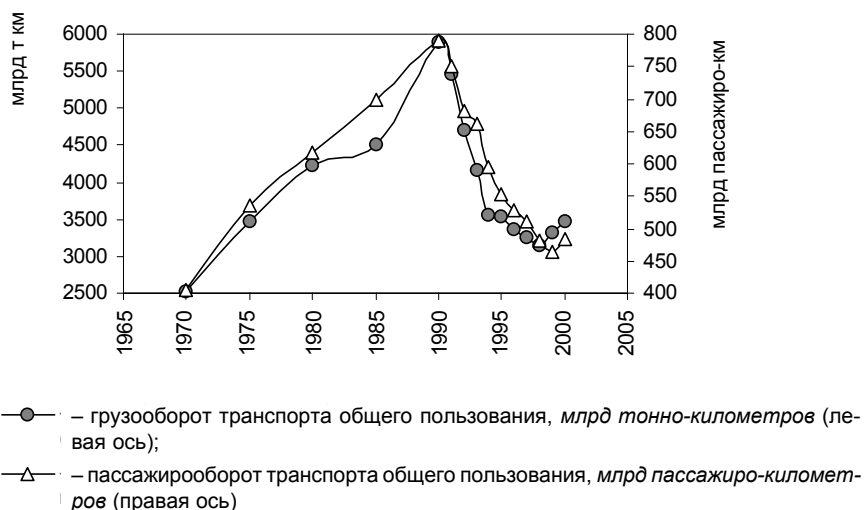
¹⁴ *Примеч.:* весь он пришелся на время, когда министром путей сообщения был Б.П. Бешев, вклад которого в развитие железнодорожного транспорта СССР весьма значителен.

примерно 5% – железнодорожного и 11% – предприятий дорожного хозяйства. Приватизировано свыше 220 тыс. автомобилей, более 200 речных судов. Многие российские морские суда ходят под флагами иностранных государств. На авиатранспорте организовано свыше 300 пассажирских компаний – больше, чем в любой другой стране мира. В некоторых авиакомпаниях было всего по несколько самолетов, что, естественно, по экономическим соображениям отразилось на качестве ремонта и в конечном итоге на безопасности. В результате были разрушены многие единые технологические комплексы на транспорте, нанесен значительный урон существовавшей в дореформенном периоде единой транспортной системе страны¹⁵.

Естественным образом это определило и дальнейшее отставание российской экономики и транспорта от промышленно развитых стран, снижение показателей его деятельности, в том числе стоимостных. Наглядно это вид-

Дополнительная информация 12

Транспорт общего использования в России за 100 лет:
грузооборот (млрд ткм); пассажирооборот (млрд пассажиро-км)



Источники: Российский статистический ежегодник: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 1999. – 621 с.; Транспорт и связь в России: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 2001. – 222 с.

¹⁵*Примеч.:* конечно, в это время были и определенные позитивные результаты: в частности, для железных дорог были созданы высокоскоростные поезда (ЭР-200, Сокол) и электровозы, в 2001 г. завершена полная реконструкция пути на направлении Москва–Санкт-Петербург для организации движения поездов со скоростью 250 км/ч.

но при сравнении показателей экономики и транспорта развитых стран с российскими в начале 1999 г. (табл. 3-4). Частное потребление на душу населения по паритетам покупательной способности валют в России в 1999 г. было в 6–10 раз ниже, чем в основных развитых странах; средние доходные ставки по грузовым перевозкам на железных дорогах – в 4–16 раз ниже; ставки по пассажирским перевозкам – в 20–38 раз ниже.

Таблица 3-4

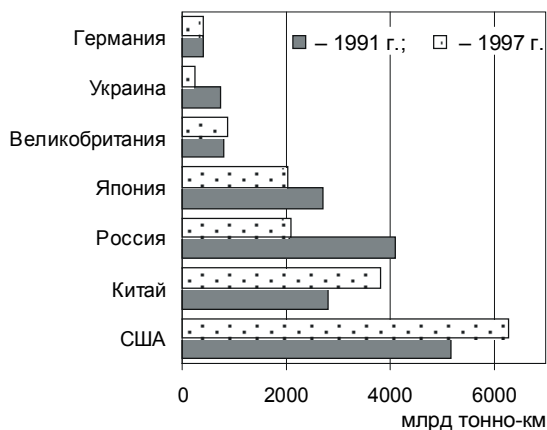
Отношение значений показателей экономики и транспорта зарубежных стран к российским (в раз)

Показатели экономики и транспорта	США	Канада	Франция	Германия	Япония
Частное потребление на душу населения	10,3	7,1	6,8	6,4	7,2
Средние доходные ставки по грузовым перевозкам	4,6	4,3	13,8	15,9	16,5
Средние доходные ставки по пассажирским перевозкам	26,5	22,5	21,4	44,1	38,1

Вместе с тем, не был создан и конкурентный транспортный рынок. Даже государственное управление им оказалось разобщено, так как функционировали и министерство транспорта, и министерство путей сообщения. Тем

Дополнительная информация 13

Грузооборот всех видов транспорта (без газопроводного, млрд тонно-км)



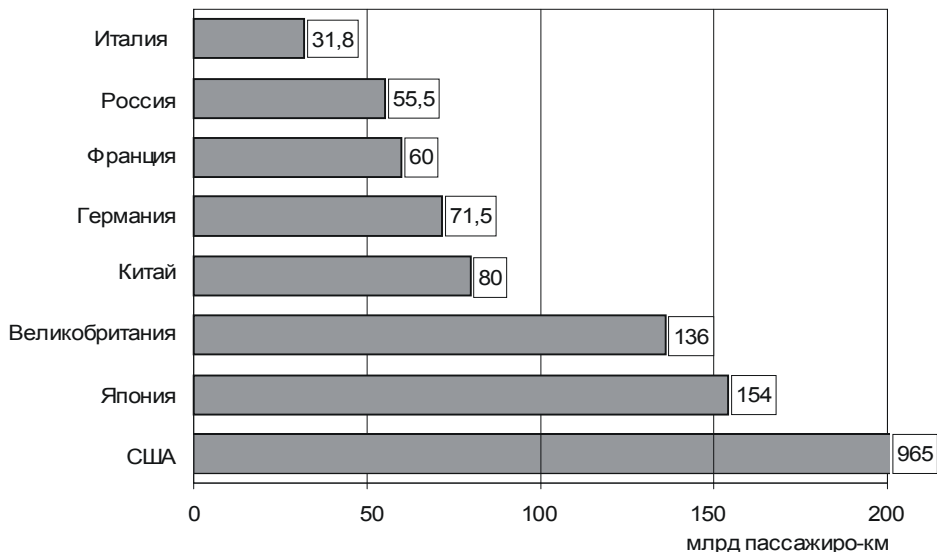
Источник: Россия и страны мира: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 2000. – 358 с.

не менее, транспортный комплекс страны продолжал играть весьма важную роль в экономике России, интенсивно осуществляя внешние торговые, политические, культурные, туристические и т.д. связи, предоставляя работу более 6 млн человек. Транспортные издержки в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства составляли около 15–20%. Заметна роль транспорта и на фоне мирового хозяйства. Так, хотя длина железных дорог России составляет лишь 7% протяженности мировой сети, они выполняют более трети мирового железнодорожного грузооборота и около одной пятой части пассажирооборота. Такая «асимметрия» объясняется особо важным значением железнодорожного транспорта в России, как в силу экономико-географической ее специфики, так и в силу моноцентричности топологии сети железных дорог нашей страны. При централизованно плановой системе управления экономикой более эффективной оказалась концентрация производства в транспортной системе и соответствующая ей мощная радиальная конфигурация железных дорог.

В 1990-е годы система управления железными дорогами в основном сохранялась прежней – централизованной, а основные их фонды полностью были государственной собственностью. Правда, в отличие от советского периода, железные дороги страны перестали получать субсидии из бюджета

Дополнительная информация 14

Объем пассажирских перевозок (млрд пассажиро-км, 1998)



Источник: Россия и страны мира: Статистический сборник. – М.: Госкомстат, 2000. – 358 с.

и были переведены на полный хозрасчет, самофинансирование и самоокупаемость, включая инвестиционные расходы, компенсацию убытков по пассажирским перевозкам и др., при этом оставаясь по-прежнему в ведении Министерства путей сообщения. Все это, особенно с учетом высокой инфляции в 1990-е годы в России, привело к росту себестоимости на железных дорогах (табл. 3–2) и соответствующему повышению транспортных тарифов на перевозки. Несмотря на то, что железные дороги России работали достаточно устойчиво, а в значительном сегменте рынка грузовых и пассажирских перевозок были естественным монополистом, в конце 1990-х годов на них также стали проводиться рыночные преобразования. Сначала это были частные реформы: например, освобождение от обслуживания ряда неприбыльных и непрофильных объектов социальной сферы, довольно заметное сокращение персонала, в том числе и эксплуатационного. Затем в 2000 г. в МПС совместно с некоторыми другими министерствами была разработана программа радикального структурного реформирования железных дорог России – их разгосударствления, демонополизации. Эта программа, утвержденная Правительством РФ (Постановление № 384 от 18 июня 2001 г.), предусматривает три этапа, содержание которых, согласно Постановлению, коротко, следующее¹⁶:

- первый, по существу подготовительный этап 2001–2002 гг., на котором на железнодорожном транспорте будут разделены функции государственного управления и хозяйственного ведения: 1) создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги»; 2) созданы компании-операторы, владеющие собственным подвижным составом; 3) приняты необходимые законодательные акты и т.д.;

- второй, собственно реформационный этап 2003–2005 гг., включает: 1) реорганизацию открытого акционерного общества «Российские железные дороги» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды грузовых и пассажирских перевозок (дальних, пригородных и других); 2) поэтапное сокращение перекрестного субсидирования; 3) осуществление перехода к свободному ценообразованию; 4) реализацию рыночных условий для привлечения на железные дороги инвестиций и другие;

- на третьем, заключительном этапе реформирования предполагается дальнейшее привлечение инвестиций в развитие железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

На других видах транспорта преобразования рыночного характера, естественно, тоже будут продолжены, причем кое-где «в обратном» направле-

¹⁶ *Примеч.*: подробно описание предстоящей реформы железных дорог России, причин ее проведения, содержание каждого этапа и ожидаемые результаты приведены в [3].

нии. Так представляется, что совместное воздействие рыночных механизмов (банкротства и других) и разумной государственной политики, прежде всего лицензионной и приватизационной, должно резко сократить количество авиакомпаний в стране, вновь вернуть России статус мощной морской державы в коммерческой сфере и т.д.

В последние два года XX в. спад в экономике России, продолжавшийся все 1990-е годы, сменился на подъем: выросли: ВВП, объемы производства, реальные инвестиции в различные отрасли народного хозяйства, увеличился спрос на их продукцию. В этих условиях в России с ее огромной территорией, специфическим характером расселения, сырьевой ориентацией экспорта и т.д. значимость транспорта, эффективного реформирования транспортного комплекса и прежде всего железных дорог весьма велика. Представляется, что при сохранении в первом десятилетии нового века среднегодовых темпов роста экономики нашей страны на уровне 4–5%, намеченные в области транспортного комплекса мероприятия (в том числе реформирования железных дорог, автодорожного строительства и др.) смогут быть успешно выполнены. Тогда транспортный комплекс России не только возродится, но и уже в новом – рыночном варианте займет достойное место как эффективный генератор социально-экономического развития России и повышения уровня жизни ее населения¹⁷.

ЛИТЕРАТУРА¹⁸

1. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.
2. Бланк Ш.П., Миташвили А.А., Легостаев В.А. Экономика внутреннего водного транспорта. – М.: Транспорт, 1983. – 463 с.
3. Бюллетень транспортной информации. № 5 (71). Май. 2001.
4. Деникин А.И. Очерки русской смуты. Крушение власти и армии. Февраль-сентябрь 1917 г. – М.: Наука, 1991. – 520 с.
5. Исторический очерк развития путей сообщения в России / Под ред. П.Х. Спасского. – СПб., 1913.
6. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб., 1898. – 218 с.

¹⁷ *Примеч.:* в настоящее время общая картина не очень оптимистична: основные фонды на всех видах транспорта изношены более чем наполовину, производительность труда в несколько раз ниже чем в США и других развитых странах, густота транспортной сети всего 5,1 км/1000 км², то есть в 5–15 раз ниже чем у них, доля инвестиций в транспорт в народном хозяйстве у нас за последние 10 лет снизилась со стабильных ранее 13% до 3% и т.д.

¹⁸ *Примеч. автора:* при написании данной работы также были активно использованы многие статьи, посвященные истории и другим вопросам транспорта России, опубликованные в 1998–2001 гг. на страницах газет: «Известия», «Российская газета», «Экономика и жизнь», «Аргументы и факты».

7. *Липидус Б.М.* Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ). – М.: Изд-во Московского университета, 2000. – 287 с.

8. *Орлов Б.П.* Развитие транспорта СССР. – М.: Изд. АН СССР, 1963. – 403 с.

9. Российский статистический ежегодник: Статистический сборник. – М.: Госкомстат России, 2000. – 642 с.

10. Транспорт и связь в России: Статистический сборник. – М.: Госкомстат России, 2001. – 224 с.

11. *Федина Т.В.* Управление транспортом России: Историко-экономический очерк. – М.: ГУУ, 2000. – 102 с.