

УДК 94(470)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-1-79-82

Деятельность Красноярской железной дороги в первой половине 1990-х годов

Е.А. Ахтамов

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия
akhtamov@gmail.com

Статья поступила 05.02.2021, принята 12.03.2021

В статье рассматриваются особенности деятельности Красноярской железной дороги в условиях перехода от плановой к рыночной экономике. Автором анализируются круг проблем, с которыми столкнулась Красноярская железная дорога во время адаптации к рыночным условиям, а также меры, которые позволили железнодорожным предприятиям преодолеть кризисные явления. В статье рассмотрены мероприятия, направленные на поддержку социальной сферы Красноярской железной дороги, как то: развитие программы жилищного строительства, регулярное повышение оплаты труда работников. Автором делаются выводы о тесной взаимосвязи между состоянием экономики региона и деятельностью транспортного предприятия, а также о том, что политика руководства железной дороги на разных уровнях была взвешенной, что в целом позволило подразделениям железной дороги приспособиться к новым условиям.

Ключевые слова: Красноярская железная дорога; экономический кризис; инфляция; адаптация; жилищная программа.

Functioning of the Krasnoyarsk railway in the first half of the 1990s

Е.А. Akhtamov

Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia
akhtamov@gmail.com

Received 05.02.2021, accepted 12.03.2021

The article covers the peculiarities of the Krasnoyarsk railway development during transition from a planned to a market economy. The range of problems that the Krasnoyarsk railway faced during its adaptation to market conditions, as well as measures that allowed railway enterprises to overcome the crisis are analyzed. The article discusses measures aimed at supporting the social sphere of the Krasnoyarsk railway, such as: the development of a housing construction program, a regular increase in workers' wages. The conclusion is made that there is a close relationship between the state of the region's economy and the activities of the transport company, as well as that the policy of the railway management at different levels was balanced, which in general allowed the railway divisions to adapt to new conditions.

Keywords: Krasnoyarsk railway; economic crisis; inflation; adaptation; housing program.

В первое десятилетие после распада Советского Союза транспортная отрасль оказалась в сложных условиях. С одной стороны, произошло разрушение командно-административной системы управления, а с другой — правительством не была создана новая система, основанная на договорных отношениях между предприятиями и различными отраслями народного хозяйства. Это привело к нарушению хозяйственных связей, а радикальные рыночные реформы лишь усилили кризисные явления в экономике.

Целью данной статьи является анализ круга проблем, с которыми столкнулась Красноярская железная дорога в первой половине 1990-х гг., а

также тех мероприятий, который позволили ей адаптироваться к рыночным условиям.

Социально-экономические реформы, осуществлявшиеся в 1992–1994-х гг., получили название «шоковой терапии». Реформы предполагали либерализацию цен, стабилизацию экономики и приватизацию государственных предприятий. Вопросы о роли государства в регулировании экономики, темпах и масштабах приватизации, а также ее последствий для россиян и новой российской государственности поднимались в общественно-политических и научных кругах и привели к идейно-политической и научной поляризации общества. На рубеже 1980–1990-х гг. в политических кругах возобладала идея о том, что рыночные

отношения являются лучшим механизмом для регулирования общественных отношений. Причина этого, как отмечал В. Барнет, была в том, что советской экономической школой ранее не изучались проблемы нерегулируемых рынков [1].

Особенностью развития железнодорожного транспорта этого периода является то, что этой отрасли народного хозяйства удалось избежать разгосударствления. Министр путей сообщения Г.М. Фадеев настоял на сохранении железнодорожных предприятий со всем их имуществом, а также железнодорожных путей в собственности государства [2]. Таким образом, в первой половине 1990-х гг. реформа собственности не затронула железнодорожную отрасль. Однако транспортные предприятия испытывали трудности, связанные с нарастанием общего кризиса экономики, а также сокращением государственного финансирования.

Экономический кризис обусловил снижение объемов выпускаемой предприятиями продукции, прекращение строительства крупных предприятий энергетики, таких как Богучанская ГЭС, горнодобывающих и других предприятий, сокращение строительства жилых домов. В результате потребность в грузоперевозках сократилась, что напрямую отразилось на работе транспортной отрасли.

Падение объемов грузоперевозок с каждым годом становилось все ощутимее. Пик грузооборота на Красноярской железной дороге был достигнут в 1991 г., когда он составил 87,2 млн т. В последующие годы он только снижался, в среднем на 10 %. Такая динамика грузоперевозок характерна для всех отделений железных дорог России. Одновременно происходило снижение пассажиропотока на 10–20 % в год [3, с. 284].

Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования по Красноярскому краю, млн т

Вид транспорта	1991 г.	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.
Железнодорожный	87,2	75,0	59,0	48,7	44,0	46,3

Источник: [3].

Одним из последствий падения объемов перевозок было то, что многомиллионные вложения в железную дорогу, которые осуществлялись в 1980-е гг. для ее развития, укрепление ее технического базиса оказались невостребованными.

Для железной дороги непростая ситуация в экономике осложнялась постоянным ростом цен на большинство видов продукции, потребляемых транспортом. В то же время, тарифы на перевозку грузов и пассажиров в централизованном порядке устанавливались государством, при этом рост тарифов не успевал за ростом цен. В целом тарифы, существовавшие на железнодорожном транспорте

для перевозки грузов и пассажиров, не обеспечивали даже минимальной рентабельности железной дороги. Так на начало 1990-х гг. на пригородных направлениях доход от эксплуатации электропоездов составлял в год 800 тыс. р. при расходе 2 млн 243 тыс. р. Это объяснялось низкой стоимостью билетов — разовый билет стоил 5 коп., а месячный проездной билет — 58 коп. [4, с. 284].

Министр путей сообщения Г.М. Фадеев в 1992 г. отметил, что при сохранении существующих на тот момент тарифов новый грузовой крытый вагон стоимостью 415 тыс. р. окупится через 42 с лишним года. Г.М. Фадеев отмечал, что в начале 1990-х гг. положение в отрасли стало катастрофическим. Уже в августе 1993 г. грузовые перевозки стали убыточными.

Только повышение тарифов на грузовые перевозки в последующие годы позволило железным дорогам выйти из кризиса. Стоит отметить, что повышение тарифов негативно отразилось на предприятиях — заказчиках перевозок, которые в связи с этим были вынуждены нести дополнительную финансовую нагрузку.

Рост цен на материальные ресурсы приводил к тому, что из года в год прибыль дороги сокращалась в 3 раза, в то время как в промышленности она выросла в 1,7 раз. Дефицит финансовых средств составил 150 млн р.

В 1990-е гг. качество эксплуатации вагонного хозяйства железной дороги ухудшилось. Так в 1992 г. оборот грузового вагона по сравнению с предыдущим годом был замедлен на 2,64 ч. Возросли простои вагонов на технических станциях и под грузовыми операциями. Экономические потери за год были оценены в сумму 120 млн р. Возрос удельный расход электроэнергии на тягу поездов по сравнению с 1991 г. на 1,2 %. Непроизводительные расходы составили 30 млн р. [5, с. 12].

В этот период острой проблемой для железной дороги стало получение от заказчиков оплаты за перевозку грузов: предприятий угольной, нефтяной, лесной, химической промышленности. Так на 1 января 1991 г. долги клиентов железной дороги составили 9 млрд р. [6, л. 16]. В результате у железной дороги появилась задолженность по налогам и платежам в бюджет, промышленным предприятиям и строительным организациям, задержка заработной платы работникам.

Железнодорожными предприятиями принимались всевозможные меры по сокращению расходов и увеличению доходов. В первую очередь это касалось работы с заказчиками перевозок и проявилось в ужесточении финансовых санкций к клиентуре за просрочку в оплате перевозок. Также предприятиями железной дороги развивались подсобно-вспомогательные виды деятельности, было откорректировано оптимальное содержание

парка локомотивов и вагонов исходя из фактических объемов перевозок. В начале 1990-х г. началась широкомасштабная кампания по рациональному использованию материалов и запасных частей, оборудования, а также расширению сферы оказания услуг по ремонту подвижного состава предприятиям промышленности, строительной индустрии, сельского хозяйства по их транспортному обслуживанию.

В целях экономии повышались вес и длина поезда как в грузовом, так и в пассажирском движении. Если за 10 лет вес поезда вырос на 432 т, то в 1993 г. — на 81 т. Производительность локомотивов выросла на 9,3 %. Благодаря этому эксплуатационный парк локомотивов был снижен на 192 ед., что позволило сэкономить 1 млрд р. Среднюю скорость движения поезда с учетом остановок, разгонов и торможения удалось довести до 45,8 км/ч, что на 25 % превышало такие показатели в среднем по железным дорогам. Выполнение задания Министерства путей сообщения по увеличению производительности вагонов, отправке незадействованных вагонов в резерв дополнительно позволило получить 572 млн р. экономии [7, л. 12].

1992 г. стал началом комплексного маркетингового исследования. Изучались возможности подачи и уборки вагонов на станциях, где не проводились погрузочно-разгрузочные работы, исследовались возможности предоставления транспортных услуг предприятиям, не имеющим подъездных путей. Наибольшим спросом у грузоотправителей пользовалась услуга по подаче вагонов и контейнеров в определенное время суток. В результате этого только за первое полугодие 1993 г. предприятия железной дороги заключили 179 договоров с клиентами, получили 17 млн р. прибыли. За счет применения договорных тарифов было получено более 3,5 млрд р. за год [8, с. 37].

На каждой станции руководители занимались вопросами погашения задолженности заказчиков, встречались с представителями предприятий-заказчиков и банков. При этом, поскольку одним из проявлений экономического кризиса была нехватка наличных денег, общим явлением стала оплата в форме товарных и бумажных зачетов.

Сложная ситуация сложилась с ремонтом на железнодорожных предприятиях. Ремонтируемые электровозы были до того старыми, что работники ремонтных депо не могли уложиться в жесткую норму простоя — 24,5 ч. На ремонт уходило времени в 2–2,5 раза больше. Заявки на запасные части обеспечивались на 20 % по локомотивам и на 5 % — по электропоездам.

Сложности с ремонтом побудили предприятия осваивать новые технологии по починке изношенных деталей, а также изготовлению новых запасных деталей. Для экономии средств вагоны,

вышедшие из эксплуатации, разбирались на запасные части, которые потом использовались в текущем и деповском ремонте. Только в первом полугодии 1993 г. запасных частей было использовано на 36 млн р. Общий эффект от внедрения всех технологии составил 2,4 млрд р. [9, л. 4].

Вследствие резкого повышения цен на энергоресурсы перед коллективами дороги встала задача их экономии. Мероприятия по снижению затрат на топливо и электроэнергию позволили сократить долю этих расходов в стоимости перевозок с 13 в 1990 до 7,05 % в 1993 гг. [10, с. 156].

Для уменьшения дефицита рельсов, шпал и других материалов путейцы стали использовать до 50 % старых, годных к использованию материалов. К сокращению расходов привела закупка впрок материалов для верхнего строения пути.

Также в целях обновления техники, подвижного состава, стабилизации финансового положения и в интересах самих заказчиков перевозок руководство железной дороги неоднократно поднимало вопрос перед органами власти о снижении налогов, которые железная дорога должна была вносить в федеральный и местный бюджеты.

Стоит отметить, что в этот период предприятия железной дороги продолжали строить жилье для своих работников. Для осуществления жилищной программы железная дорога задействовала не только ресурсы дорожного строительного треста, но и ресурсы своих предприятий, которые вели строительство хозяйственным способом. В результате в строительстве принимали участие практически все службы железной дороги. Это позволило увеличить строительство жилья и объектов соцкультбыта. Так в 1992 г. хозяйственным способом было введено в строй 48,4 тыс. м² жилья, что в 8 раз превышало этот показатель 1980-го г. [11, с. 256].

Развитие, освоение и модернизация строительного производства на железной дороге ставили своей целью удешевление строительства жилья и благодаря этому увеличение его объемов. И эта цель была достигнута: если на железной дороге 1 м² жилья в 1992 г. стоил в среднем 18,6 тыс. р., то в Минтрансстрое — 35 тыс. р. Стоимость строительства хозяйственным способом составляла 10,5 тыс. р. При строительстве хозяйственным способом более полно использовались транспортные средства, механизмы и оборудование самих предприятий, по более низким ценам приобретались строительные материалы, использовались возможности уменьшить накладные расходы. В 1992 г. был преодолен 100-тысячный рубеж по вводу жилья — 108 тыс. м² [12, с. 238]

В сложной финансовой обстановке удалось сохранить уровень жилищного строительства и даже повысить его объемы на 2,7 % к уровню 1991 г.

В 1994 г. было сдано 112,6 тыс. м² жилья, в 1995 г. — 113,2 тыс. м² [13, с. 148]. В последующем показатели строительства снижались, что было связано с углублением экономического кризиса и сокращением грузоперевозок, а также общей тенденцией к передаче объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения муниципалитетам. Таким образом предприятия освобождались от расходов, связанных с содержанием объектов социальной инфраструктуры, что соответствовало и новому законодательству, и идеологии рыночных отношений.

Стоит отметить, что в рыночных условиях предприятия железной дороги стремились поддержать своих работников, сохранить рабочие коллективы. Для этого повышалась оплата труда. Так с декабря 1993 по декабрь 1994 гг. среднемесячная заработная плата в основной деятельности была повышена в 2,4 раза, в 2 раза она выросла в 1995 г. На выполнение условий коллективного договора было затрачено 220 млрд р. [3, с. 302]. Также был значительно расширен перечень про-

фессий, дающих право на льготные пенсии, ветераны тыла были приравнены к участникам Великой Отечественной войны. Вместе с тем, несмотря на принимаемые меры, жизненный уровень работников отрасли продолжал снижаться, что было связано с ростом цен на товары и услуги.

Железнодорожные перевозки зеркально отразили состояние промышленного производства в стране. В 1989–1996 гг. сокращение объемов погрузки нарастало с каждым годом, в целом же в этот период перевозки сократились почти на две трети. Только в 1994 г. сеть железных дорог России потеряла более 20 % от объемов погрузки предыдущего года [3, с. 296]. Сложное финансово-экономическое положение, суровые законы рынка побудили руководство дороги и весь коллектив искать выход из трудной ситуации, принимать нестандартные решения. Таким образом, политика руководства железной дороги способствовала сохранению материально-технического и кадрового потенциалов предприятий, позволила им адаптироваться к новым рыночным условиям.

Литература

1. Barnett Vincent «Conceptions of the Market among Russian Economists: A Survey», *Soviet Studies* 44,6: 1087–98. 1991. URL: <http://www.tandfonline.com/d/abs/18/07?journalCodeE> (дата обращения: 15.08.2012).
2. Первый глава РЖД Геннадий Фадеев: без железных дорог страны нет. URL: <https://ria.ru/20180928/1529497418.html> (дата обращения 4.02.2021).
3. Железнодорожный транспорт Вост. Сиб.: из XIX в XXI век. В 2-х т. / под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. Т. 2. 480 с.
4. Оценка социально-экономического состояния Красноярского края за годы реформ (Аналитическая записка). Красноярский краевой комитет гос. стат. Красноярск, 1999. 136 с.
5. Народное хоз-во Красноярского края в 1992 году: стат. ежегодник. Госкомстат Рос. Федерации. Красноярское краевое управление стат. Красноярск, 1993. 306 с.
6. Годовые отчеты по основной произв. деятельности за 1991 г. Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 1029. Л. 38.
7. Протоколы заседаний Управления Красноярской ж. д. ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 1032. Л. 28.
8. Харламова Ю.А. Рос. железнодорожный комплекс: политический анализ: моногр. М.: НИЦ ИНФРА, 2016. 182 с.
9. Протоколы заседаний Управления Красноярской ж. д. ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 1034. Л. 126.
10. Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
11. Рагозин В., Никотин Ю., Белов В. В центре Транссиба. 110 лет Красноярской ж. д. Красноярск: ООО «Издательская группа «Всем, всем, всем!». 2008. 320 с.
12. Корчин В.А., Юрлов Н.А. По шпалам из века в век. Очерки истории путевого хозяйства Красноярской ж. д. (1893–2011). Красноярск: ООО «Удачный экспресс»; ПИК «Офсет», 2011. 304 с.
13. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской ж. д. 1899–1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Кн. изд-во, 1998. 464 с.