

И.В. Макарова

*к.э.н., доцент, Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации (Москва)*

П.А. Ореховский

*д.э.н., проф., главный научный сотрудник, Институт экономики РАН
(Москва)*

ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС 1990–1991 гг. И СДВИГ В СТРУКТУРЕ РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Аннотация. В 1990-е гг. в структуре российских грузоперевозок происходит сдвиг, не фиксируемый официальной статистикой. Несмотря на преимущество технико-экономических характеристик железнодорожного транспорта при перевозках грузов на большие расстояния, всё большее количество грузоотправителей используют автомобили. Это не получается объяснить через стоимостную динамику: если в период 1992-1995 гг. тарифы железных дорог действительно сильно оторвались от расценок автотранспорта, то уже в 1996-2000 гг. темпы роста тарифов стали ниже расценок. В 1998 г. министерство путей сообщения даже снизило тарифы, несмотря на общую инфляцию. Для проверки гипотезы о наличии структурного сдвига в работе осуществлён досчёт «теневого» грузооборота автотранспорта. Он основан на простой гипотезе о линейной функциональной связи между реальным ВВП и грузооборотом. Кроме того, вывод о сдвиге перевозок в пользу автотранспорта подтверждается и изменением подвижного состава: в то время как количество вагонов сокращалось, количество грузовых автомобилей увеличивалось. Во многом сдвиг был обусловлен коллапсом на железных дорогах СССР в 1990-1991 гг., когда вагоны с грузами месяцами стояли на придорожных путях, что было связано с общим кризисом управления. В советских городах в это время был дефицит продовольствия и топлива, однако простаивали вагоны не только с заводскими комплектующими, но и с зерном, другим продовольствием, а также — с углём. Тем не менее идея о том, что кризис снабжения был рукотворным, не нашла подтверждения: после распада СССР, запрета на деятельность КПСС и прихода к власти нового правительства в 1992 г. ситуация с разгрузкой железнодорожных вагонов улучшалась достаточно медленно.

Ключевые слова: *инфраструктура, структурный сдвиг в грузоперевозках, 1990-е гг., коллапс грузоперевозок, кризис управления, подвижной состав.*

JEL: N70, R41

УДК: 338(091), 338.47

DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2025_2_164_180

© И.В. Макарова, П.А. Ореховский, 2025

© ФГБУН Институт экономики РАН «Вопросы теоретической экономики», 2025

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: *Макарова И.В., Ореховский П.А. Транспортный коллапс 1990–1991 гг. и сдвиг в структуре российских грузоперевозок // Вопросы теоретической экономики. 2025. №2. С. 164–180. DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2025_2_164_180.*

FOR CITATION: *Makarova I.V., Orekhovskiy P.A. Transport Collapse of 1990-1991 and a Shift in the Structure of Russian Cargo Transportation // Voprosy teoreticheskoy ekonomiki. 2025. No. 2. Pp. 164–180. DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2025_2_164_180.*

Введение

Технико-экономические характеристики различных видов транспорта, которые во многом заранее определяют уровень издержек, были хорошо известны советским экономистам, формировавшим транспортные схемы и логистику различных отраслей. Оставляя в стороне институциональные факторы и учитывая то, что Россия — северная страна, где затруднены перевозки речным транспортом (включая и то обстоятельство, что, например, в отличие от США, в России большая часть рек течёт с юга на север), в первом приближении можно сказать, что дешевле всего будут обходиться перевозки морским (океаническим) транспортом, далее — трубопроводным, железнодорожным, автомобильным, речным и авиационным. Основные виды транспорта — железнодорожный (далее — ж/д) и автомобильный (далее — а/т) — имеют свои специфические свойства, например, масштаб грузоподъёмности, что обуславливает разные затраты на погрузку и разгрузку. В силу этого, очевидно, а/т выгоднее использовать при перевозках на сравнительно близкие расстояния, а ж/д — на дальние. Так, по оценке А.М. Лapidуса, при доставке грузов до 5, 10, 20 т на расстояние от 100 до 200 км предпочтение всегда будет отдано а/т, ж/д здесь не конкурентоспособен. При транспортировке на расстояние от 1200 до 1500 км стоит выбор между стоимостью доставки и сроками доставки, доставка автотранспортом дороже, железнодорожный транспорт быстрее. При транспортировке на более дальнее расстояние железнодорожная доставка груза обойдётся дешевле, но сохранность груза выше на автомобильном транспорте [Лapidус, 2001, С. 141].

По мнению Р.С. Николаева, дальность перевозок в первую очередь определяется обособленностью транспортной системы страны. В российских регионах возникла существенная специфика после распада СССР, связанная с близостью к границам и новой организацией международных перевозок [Николаев, 2019].

В новом прейскуранте 1990 г. был предусмотрен рост ж/д тарифов на 35%. Вместе с тем в это же время в 2,1 раза повышались цены на дизельное топливо. Дополнительные средства предполагалось направить на финансирование важнейших строек союзного министерства путей сообщения [Крейнин, Мазо, 1990]. Однако в целом пропорции между тарифами на ж/д и расценками на автомобильные перевозки были сохранены.

Для иллюстрации приведём советскую методику расчёта тарифов на ж/д перевозки (рис. 1).

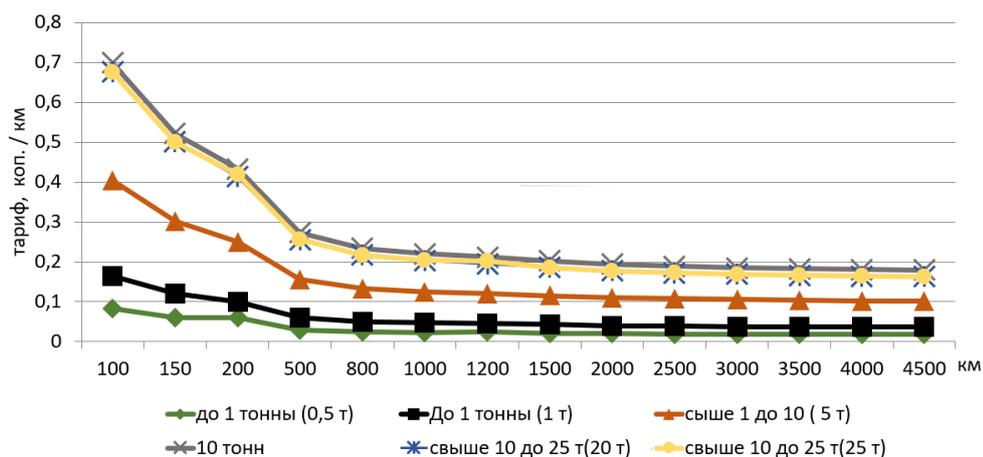


Рис. 1. Зависимость тарифных ставок на перевозки грузов железнодорожным транспортом в сборных вагонах (мелкие и малотоннажные отправки) от расстояния

Источник: составлено авторами по прейскуранту 1990 г.¹

¹ Прейскурант №10-01. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки: Тарифное руководство №1 Министерства путей сообщения. Ч. 2. Расчётные таблицы плат за перевозку грузов. Вводится в действие с 1982 г. М.: Прейскурантиздат., 1982.

Аналогичный график для автомобильных тарифов представлен на рисунке 2.

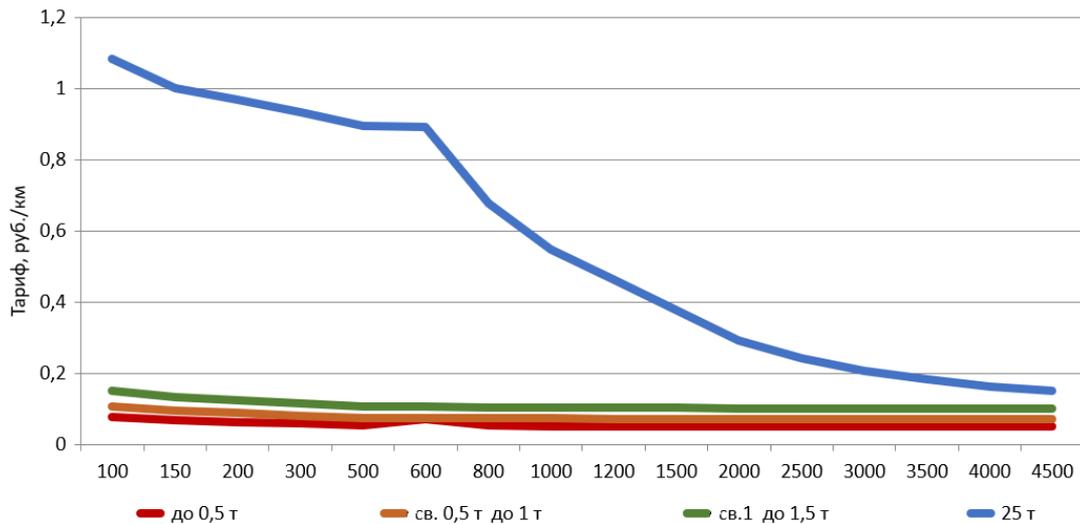


Рис.2. Зависимость тарифных ставок на перевозки грузов автомобильным транспортом (сдельные тарифы) от расстояния.

Источник: составлено авторами по прейскуранту 1990 г.²

Стоит отметить, что рис. 1 показывает зависимость тарифа ж/д в копейках за 1 км, в то время как на рис. 2 тариф на перевозки а/т представляет рубли за 1 км. Стоит отметить ещё и то, что тариф за перевозку ж/д транспортом зависит от рода груза, в отличие от автомобильного. Однако анализ этой специфики выходит за рамки предмета нашего исследования.

Как указывалось выше, а/т выгоднее возить небольшие грузы (до 1,5 т) на относительно близкие расстояния (до 300 км), в то время как уже на 500 км даже такие грузы дешевле было отправлять по ж/д. Правда, при этом следует учитывать ещё затраты на погрузку/разгрузку, которые не входят в представленные тарифы. Кроме того, требовалось ещё и время на формирование составов, так что доставка а/т небольших грузов на расстояние до 300 км была не только немного дешевле (тариф, в общем-то, сопоставим), но и намного быстрее. Кроме того, советская практика предусматривала подачу заявки на ж/д транспорт не менее, чем за трое суток, а отправка грузов а/т производилась «по предъявлению». По оценкам Ф.И. Хусаинова, себестоимость перевозки большого объёма грузов ж/д вагонами была в 12-15 раз ниже, чем а/т [Хусаинов, 2003].

У этих простых соображений есть свои существенные оговорки. Так, если железнодорожный транспорт рассматривать как единый комплекс, то затраты на содержание и ремонт путей будут включаться в издержки перевозчика и увеличивать тарифы. Напротив, автомобильные дороги в России долгое время считались почти бесплатными. Владельцы легкового, пассажирского и грузового транспорта платили транспортный налог в зависимости от видов автомобилей, но этот налог не учитывал интенсивность использования транспортных средств и их нагрузку на дорожное полотно. В этом отношении грузоперевозки автотранспортом в России относительно долго субсидировались государством. Положение изменилось только после внедрения системы «Платон» («плати за тонну»).

По нашему мнению, ускорению развития автотранспортных перевозок в России также сильно способствовал транспортный коллапс начала 1990-х гг., ярко высветивший зависимость железнодорожного транспорта от чёткой, скоординированной работы централизованной диспетчерской службы и местных транспортных служб, отвечающих за

² Прейскурант №13-01-01. Тарифы на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом. Вводится в действие с 1 января 1990 г. М.: Прейскурантиздат, 1989.

погрузку / разгрузку / перегрузку прибывших грузов на автомашины³. Междугородные перевозки можно было разделить на две категории: крупные партии грузов с обратной загрузкой, без срочности доставки и мелкие партии от 1-3 т со срочной доставкой на расстояние от 800 км и выше, без гарантии обратной загрузки [Кузнецов, 1988]. Кроме того, автотранспорт торгово-производственных фирм позволяет при перевозке товаров «собственным транспортом» не прибегать к услугам специализированных организаций. Эти перевозки, как правило, не попадают в официальную статистику, а заодно при случае могут вводить в заблуждение и налоговую службу. Так, даже в наше время 20-40% перевозок а/т частных транспортных компаний вообще может нигде не фиксироваться [Бирсикина, 2021].

С позиций государства, которое стремится оптимизировать общие затраты на перевозки, что увеличивает общую эффективность функционирования всей транспортной инфраструктуры и способствует экономическому росту, нарушение инженерно-экономических пропорций между видами транспорта и перекосы в тарифах снижают общую конкурентоспособность страны и наносят ущерб конечному потребителю — домохозяйствам. Однако экономическая история имеет значение — если пользоваться терминологией институционалистов, на современное развитие влияет «эффект колеи». Развитие транспортной отрасли отчасти продолжает сохранять тренды, сложившиеся в 1990-е гг. При этом в отношении автотранспорта имеет место совместное пользование фирмами, домохозяйствами и государством общественными благами — дорожной сетью, мостами, другими инженерными сооружениями, попытка разделить получаемые агентами выгоды и понесённые ими издержки приведёт к огромному росту транзакционных издержек. Поэтому рассчитывать на то, что межотраслевая конкуренция автоматически приведёт к формированию оптимальных тарифов и росту инвестиций в развитие инфраструктуры и подвижной состав ж/д транспорта, по-видимому, не стоит.

В данной работе мы абстрагировались от ряда важных исторических сюжетов, связанных с пассажирскими перевозками, перевалкой грузов в портах и т.д. Речь пойдёт только о структурном сдвиге в грузоперевозках авто- и ж/д транспортом в 1990-е гг. и его последующем влиянии на транспортную отрасль.

Железнодорожный коллапс 1990-1991 гг.

По данным документов Государственного архива Российской Федерации (далее — ГАРФ), с конца 1989 г. резко усугубилась проблема с разгрузкой вагонов и вывозом грузов с железнодорожных станций. Об этом говорилось в Правительственной телеграмме Зампредсовмина РСФСР Горшкова в Минпромторг РСФСР Архипову⁴. В телеграмме указывалось, что только за два дня января 1990 г. количество не выгруженных в срок вагонов возросло в 1,5 — 2 раза, общим количеством 24 тыс. единиц. «Ряд других негативных явлений» вместе с отсутствием разгрузки оказали отрицательное влияние на поставки промышленных и продовольственных грузов потребителям. Заодно «усугубилось положение с вывозом автотранспортом контейнеров с железнодорожных станций»⁵.

³ Следует отметить также и то, что после распада СССР в распоряжении России осталось 87,6 тыс. км или 17 бывших общесоюзных железных дорог, что было менее 60% общесоюзных путей. Это существенно повлияло на связность сети ж/д и скорость прохождения грузов через транзитные территории [История организации..., 2009. С. 307].

⁴ ГАРФ А632 1 2332. Поручения Совета Министров РСФСР по вопросам использования автомобильного и железнодорожного транспорта механического и энергетического оборудования за 1990 г. и документы по их выполнению. Следует отметить, что в телеграммах не указывались инициалы ответственных работников.

⁵ Там же. С. 2.

По распоряжению Совета министров СССР от 11 января 1990 г. №28 в связи с простоями на Московском железнодорожном транспортном узле была создана комиссия под председательством П.И. Мостового. Комиссия рассмотрела вопрос о положении с разгрузкой вагонов, вывозом грузов и контейнеров. Проверка проводилась на самом высоком уровне с привлечением прокуратуры, Госнаба СССР, Минфина СССР, Госарбитража СССР, Минюста СССР, министерств и ведомств, МПС СССР.

Комиссией было установлено, что ожидают разгрузки более 3 тыс. вагонов, на складах скопилось около 28 тыс. т грузов, 8,3 тыс. контейнеров, из них 2,9 тыс. крупнотоннажных. В Московской области простаивала ещё одна тысяча вагонов «с различными народнохозяйственными грузами»⁶. Из-за простоев грузов в Москве возрастал недостаток товаров в торговле, что вело к усилению социальной напряжённости.

Были выявлены простои вагонов и контейнеров с импортными товарами производственного назначения, в том числе для завода растворного ацетилена Мосстройкомитета. Вагоны с комплектующими для АЗЛК простояли 267 контейнеросутки, кооператива «Север» — простои 176 контейнеросутки. Контейнеры для центральной базы Минкультуры РСФСР простояли от 159 до 804 суток. Проверки предприятий и организаций г. Москвы выявили серьёзные нарушения по разгрузке вагонов и контейнеров. Отмечалось отсутствие должной координации работы предприятий железнодорожного и автомобильного транспорта. Система заключения договоров, учёта и отчётности, применения экономических санкций находится в крайне запущенном состоянии и работает неэффективно. Не обеспечивалось достаточное количество автомобилей для перевозки грузов, автотранспорт работал в одну смену, что было крайне недостаточно. Грузополучатели своевременно не информировались о прибытии грузов на станции Московского транспортного узла.

Отмечалась неудовлетворительная работа министерств и ведомств СССР, Совета министров РСФСР, Мосгорисполкома, Мособлисполкома по организации своевременного приёма грузов, контейнеров и технологической организации. Виновные не привлекались правоохранительными органами к ответственности за нанесение государственного ущерба и многочисленные нарушения.

Было решено «обязать Мосгорисполком, Мособисполком, МПС СССР, Совет министров РСФСР, Московскую железную дорогу, Мосавтотранс, министерства — грузополучатели и грузоотправители принять исчерпывающие меры к обеспечению в 5-ти суточный срок разгрузки всех простаивающих в Московском железнодорожном узле вагонов и вывозу грузов и контейнеров получателям»⁷.

Аналогичная ситуация отмечалась в Свердловской, Волгоградской областях, в республиках СССР, а так же Министерстве металлургии СССР. В качестве причин простоев вагонов наряду с явлениями, уже описанными выше, указывалось отставание технической оснащённости транспортных цехов от уровня оснащения производства, что явилось следствием неудовлетворительного выполнения мероприятий, предусмотренных постановлением Совета министров от 4 июня 1987 г. №645.

Были привлечены к персональной ответственности директор волгоградского метзавода «Красный Октябрь» т. Н. Орджоникидзе, директор Нижнетагильского меткомбината т. В.С. Новиков

Свердловскому облисполкому, Минметаллургии СССР в трёхдневный срок требовалось принять все необходимые меры, направленные на решение сложившейся ситуации с разгрузкой вагонов и контейнеров. Обязали МВЭС СССР (т. А.И. Качанов), МИД СССР

⁶ ГАРФ А632 1 2332. Протокол №2 заседания комиссии, образованной распоряжением Совета Министров СССР от 11 января 1990 г №28. С. 25.

⁷ Там же. С. 28.

(т. Ю.М. Воронцов), МПС (т. Гринько) обеспечить увеличение передачи вагонов Афганской стороне.

В том же документе отмечается, что возникли проблемы с обеспечением перевозок отечественного и импортного зерна. План по отгрузке отечественного зерна в целом выполнен, на середину января 1990 г. остались проблемы с отгрузкой только на Северо-Кавказской железной дороге. При этом отмечалась недостаточная подача вагонов в морские порты, что привело к невыполнению плана погрузки зерна в Новороссийском, Одесском и Новоталлинском портах.

Было решено обязать МПС СССР (т. Гринько⁸), Минхлебпродукт РСФСР (т. Голубь), Северо-Кавказскую железную дорогу (т. Котляренко) обеспечить погрузку и перевозку муки мукомольным предприятиям отечественного зерна в соответствии с решением Президиума Совета министров СССР от 10 января 1990 г.

Был принят ряд мер по разрешению сложившейся ситуации с хлебными грузами в стране. Ежедневный контроль за исполнением необходимых мер по бесперебойному обеспечению зерном, мукой возложен на Государственную комиссию Совета министров СССР (т. Тимошин), Совет министров РСФСР (т. Горшков) и МПС СССР (т. Гринько).

В ряде документов отмечались простои вагонов с углём, одним из таких документов является поручение Совмина РСФСР от 16.01.1990 г. «О принятии мер по своевременной разгрузке вагонов», в документе говорится о простое 213 вагонов с углём⁹. Проблема носила систематический характер, наибольшее количество простаивающих вагонов с углём наблюдалось в Кемеровской, Воронежской, Читинской областях, Алтайском крае (табл. 1).

Таблица 1

Количество невыгруженных вагонов с углём на январь-март 1990 г.¹⁰

Края и области РСФСР	Количество вагонов, шт					
	22–28.01	30.01–06.02	7–13.02	14–20.02	21–27.02	28.02–13.03
Кемеровская	67	25	3	11	7	—
Орловская	34	—	18	—	—	—
Пензенская	23	16	—	—	—	—
Алтайский край	23	18	25	39	32	65
Оренбургская	22	—	—	—	—	—
Воронежская	21	29	19	6	6	—
Краснодарский край	6	8	—	19	—	10
Читинская	5	17	25	6	22	27
Пермской	—	7	—	5	—	—
Тамбовская	—	—	8	17	—	—
Рязанская	—	—	7	—	—	—
Курская	—	—	—	16	—	—

Источник: составлено авторами на основе: ГАРФ А632 1 2332 (С. 45-50)

⁸ Следует оговориться, что в телеграммах и решениях, как правило, не указывались инициалы ответственных работников.

⁹ ГАРФ А632 1 2332 Зам. министра А.Г. Тушин. Совет министров РСФСР. Поручение Совмина РСФСР от 16.01.1990 «О принятии мер по своевременной разгрузке вагонов». С. 45.

¹⁰ Там же.

Основными причинами являлись: смерзание угля, неравномерность отправки вагонов, поломка техники, превышение фронта выгрузки до пяти раз. Было организовано привлечение сторонних работников и военнослужащих, переход к круглосуточной выгрузке. Предъявлены санкции за превышение плана отгрузки и пренебрежение профилактическими мерами от смерзаемости угля. Ситуация в стране с несвоевременной отгрузкой отмечается в протоколах от февраля 1990 г. — простои 113, 119, 139 и 69 вагонов, соответственно, в марте простои 102 вагонов в различных областях, краях и автономных республиках РСФСР.

В качестве наиболее частой причины простоев вагонов под разгрузку названо смерзание угля, что свидетельствует о систематическом нарушении нормативов по подготовке вагонов и грузов к отправке на территории РСФСР. Поскольку поступления от второстепенных операций, в том числе от промывки вагонов, отстоя на станционных путях и прочих операций, были незначительны (менее 1%) от стоимости всех грузовых перевозок [Мазо, 2013. С. 153], ими часто пренебрегали. Но результатом такого пренебрежения стало увеличение простоев.

Госпланом РСФСР 30 марта 1990 г. были рассмотрены материалы Министерств и ведомств РСФСР от 31.07.87 № 318 «О мерах по улучшению работы и дальнейшему развитию промышленного железнодорожного транспорта РСФСР в двенадцатой пятилетке и сокращению простоев вагонов на подъездных путях подведомственных предприятий за 1989 г.»¹¹ В документе отмечена особая значимость ж/д транспорта — сосредоточенность на нём наиболее трудоёмких операций перевозочного процесса. Свыше 96% погрузки и 85% выгрузки грузов производилось на подъездных путях. При этой значимости отмечалось опережающее развитие основного производства по отношению к уровню развития транспортных цехов министерств и ведомств. Так, в 1989 г. министерствам и ведомствам на развитие отраслей было выделено более 16 млрд руб., из них ежегодно на транспортно-складское хозяйство выделялось от 0,2 до 13,4%. Ряд министерств такими данными вообще не располагал.

За 1989 г. произошло улучшение технической оснащённости подъездных путей, их протяжённость с тяжёлыми типами рельсов составила свыше 5,4 тыс. км. Объём механизированных погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях и прирельсовых складах составил 80 и 94% по территории РСФСР. Уровень механизации составил 46% по Минторгу РСФСР, 62 — по Минтекстильпрому РСФСР, 65% — по Госагропрому.

Был проведён ряд мер, направленных на обеспечение своевременной разгрузки вагонов министерствами и ведомствами РСФСР. При всей значительности капитальных вложений в документе отмечается их низкая эффективность и отсутствие позитивных изменений. Отмечается превышение норм простоев вагонов практически по всем министерствам и ведомствам, простои превышают нормы в 8-10 и более раз. По ряду министерств, в первую очередь по Минтекстильпрому РСФСР, Госнабу РСФСР, Минлегпрому РСФСР и Минторгу положение дел даже ухудшилось. Это стало результатом неполного исполнения рекомендаций протокольных решений по данному вопросу Министерствами РСФСР. Оценка упущенной выгоды от простоев вагонов в натуральном выражении составила 3,7 млн т грузов, было выплачено штрафов на сумму 38,6 млн руб.

В период 1984–1990 гг., несмотря на вложение значительных средств в развитие промышленного транспорта, количество разгружаемых вагонов практически не изменилось. Так, в 1984 г. в сутки выгружалось 29,3 тыс. вагонов, в 1989 — 29,6 тыс., что свидетельствовало о низкой эффективности плановых мероприятий. В частности, не проводилось

¹¹ ГАРФ А632 1 2332. Госплан РСФСР. О ходе выполнения постановления Совета Министров РСФСР от 31.07.87 № 318. 30.03. № Пр-1175/50. Заместитель председателя Д.И. Дуднев. С. 81.

стимулирование работников, осуществляющих погрузочно-разгрузочные работы, недостаточно распространялся опыт передовых организаций по своевременной обработке вагонов.

Госнабом РСФСР не было выполнено поручение Совета министров РСФСР «О подготовке предложений по вопросу организации круглосуточного приёма и выгрузке вагонов». Отчёты ряда Министерств носили формальный характер, Минречфлот РСФСР вообще не представил отчёт. В приказе отмечено, что «глубинные причины простоев не вскрываются, отсутствует оценка эффективности средств, направленных на развитие промышленного железнодорожного транспорта»¹².

Российский грузовой автомобильный транспорт в 1990-е гг.

Надо сказать, что положение грузового автотранспорта к моменту распада СССР было едва ли не хуже, чем ж/д транспорта. В Приказе Совета министров СССР от 02.04.1990 г.¹³ отмечалось поступление многочисленных жалоб в Министерство топливной промышленности от подведомственных предприятий на необоснованно принятое решение Советом министров СССР об уплате в бюджет повышенной платы за эксплуатацию грузовых автомобилей после полной их амортизации. Старение парка грузовых автомобилей только возрастало, списанные автомобили не восполнялись в необходимом количестве на протяжении последних десяти лет, продолжалась их дальнейшая эксплуатация. На 1 января 1990 г. в Минтоппроме РСФСР 45% автомобилей имели срок эксплуатации свыше 8,1 лет, из них 27,7% — свыше 10 лет. Из необходимых для восполнения планового выбытия 13 350 грузовых автомобилей за четыре года получено лишь 2 612, в 1990 г. поступило 265. По нормативам следовало списывать порядка 1 000 автомобилей в год, но для обеспечения грузоперевозок угольной, топливоснабжающей, нефтяной, торфяной, лесной и строительной отраслей приходилось использовать парк автомобилей, имевших 100% износ согласно нормам амортизации. Более того, Министерство было вынуждено приобретать списанные автомобили Министерства обороны СССР, срок эксплуатации которых превышал 13 лет. За 12-ю пятилетку таких было получено 2 750 шт., причём плата в бюджет за каждый автомобиль взималась в тройном размере. Указанное положение дел ставило предприятия, работавшие в условиях хозрасчёта и самокупаемости, в затруднительное финансовое положение. Поэтому Министерство топливной промышленности РСФСР обратилось к Совету министров СССР с ходатайством сделать исключение в вопросе порядка расчёта и уплаты в бюджет средств за использование грузовых автомобилей после их полной амортизации для предприятий Минпромторга РСФСР.

По данным ГКС РСФСР¹⁴, количество автомобилей за 1990-е гг. составило 13 154 635 шт., из них технически исправных 11 547 266 — это 87,8% всего парка автомобилей (табл. 2). Грузооборот составил 299 362,480 млн т-км, на грузооборот транспорта общего пользования приходилось 299 360 млн т-км¹⁵.

¹² ГАРФ А632 1 2332. Госплан РСФСР. О ходе выполнения постановления Совета министров РСФСР от 31.07.87 № 318. 30.03. № Пр-1175/50. Заместитель председателя Д.И. Дуднев. С. 81.

¹³ ГАРФ А632 1 2332. Приказ 13/155 от 02.04.90. «О нераспространении действия постановления Совета министров СССР от 26.01.88 №103 в части внесения повышенной платы за грузовые автомобили» .

¹⁴ ГАРФ А374 39 8751. Государственный комитет РСФСР по статистике: Отдел статистики транспорта и связи. Годовые отчёты о наличии автомобилей, гаражей, авторемонтных мастерских и персонала на 1 января 1991 г. С. 1.

¹⁵ Народное хозяйство СССР в 1990 г.: Стат. ежегодник. Транспорт. Часть I. URL: <https://istmat.org/node/494?ysclid=m6nx7bхn6q430123711> (дата обращения: 03.02.2025).

Таблица 2
Автопарк РСФСР на конец 1990 г., шт.

Виды а/т	Число автомашин, шт.	В том числе технически исправных
Автомобили всего	13 154 635	11 547 266
Грузовые автомобили, всего	2 743 602	2 400 158
По грузоподъемности, кг:		
До 1499	261 780	
1500–4999	1192 603	
7000–9999	355 497	
10 000–14 999	327 661	
15 000 и более	83 544	
— самопогрузчики	12 151	10 880
— седельные тягачи	226 948	197 452

Источник: ГАРФ А374 39 8751.

Таким образом, основная доля парка автомобилей была с грузоподъёмностью от 1 500 до 4 999 кг, что соответствует автомобилям малой и средней грузоподъёмности (табл. 2).

По данным ГАРФ, автомобили, пребывающие с момента выпуска заводом-изготовителем и находящиеся в распоряжении и эксплуатации хозяйства, на конец 1990 г. составили 4 409 509 шт., или 33,4%. Из них, автомобили со сроком эксплуатации до трёх лет составляют 9,4%, от трёх до восьми — 15,3; 8,7% автомобилей старше 10 лет (табл. 3). Это значит, что остальной парк приобретался уже с пробегом. 66,6%, или две трети — это подержанные автомобили.

Таблица 3
Число автомобилей по времени их пребывания в эксплуатации на конец года

Из 13 154 635 автомобилей (всего)	Число автомобилей, штук	% от общего количества автомобилей
до 3,0 лет	1 234 972	9,4
3,1–8,0	2 016 149	15,3
8,1–10,0	517 231	3,9
10,1–13,0	321 353	2,4
13,1 и более	319 804	2,4

Источник: ГАРФ А374 39 8751, дополнено авторами.

Количество собственных автомобилей в хозяйствах РСФСР на конец 1990 г. составило 4 383 560 штук, из них грузовые автомобили, включая пикапы и легкие фургоны составляли 2 674 916 шт.

Железнодорожный и автомобильный транспорт в России: взаимно дополняемые подотрасли или конкуренты?

Сравним динамику грузоперевозок и грузооборота а/т и ж/д транспортом (рис. 3).

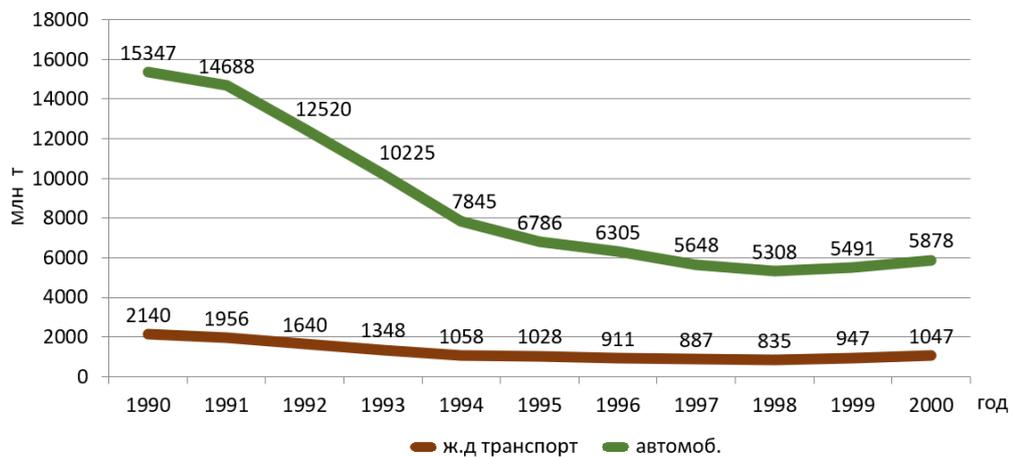


Рис. 3. Перевозки грузов автомобильным (народного хозяйства) и железнодорожным транспортом за период 1990 — 2000 год^{16 17}.

Источник: составлено авторами по данным Росстата (1992-2001).

Официальные данные свидетельствуют о том, что в 1990 — 1995 гг. грузоперевозки а/т упали в 2,3 раза, а ж/д — в 2 раза. За весь период 1990 — 2000 гг. это различие ещё больше: а/т перевозки — падение в 2,6 раз, ж/д перевозки — в 2 раза. Таким образом, доля ж/д транспорта в грузоперевозках выросла с 12,2% в 1990 г. до 13,2 в 1995 г. и до 17,8% в 2000 г. В стоимостном выражении в СССР (объём реализации услуг) в 1990 г. на железнодорожный транспорт приходилось 24,97 млрд руб., на а/м транспорт общего пользования 22,42 млрд руб.¹⁸. Однако данные о грузообороте говорят о прямо противоположном (рис. 4).

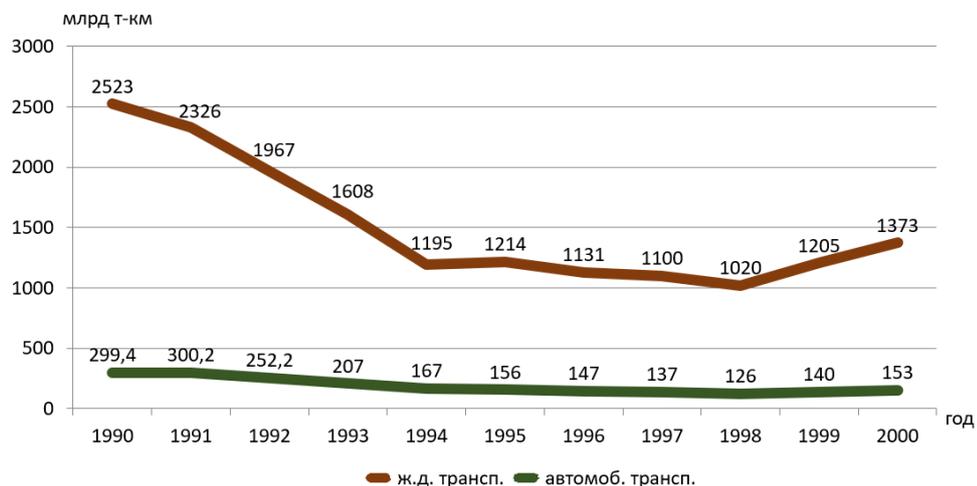


Рис. 4. Грузооборот автомобильного (включая ведомственный) и железнодорожного транспорта 1990-2000 гг., млрд т-км.

Источники: Российский статистический ежегодник, 2001; Овсянников В.А. Железные артерии страны. Исторические материалы. URL: <https://istmat.org/node/22061?ysclid=m6nztjinv895710464>

¹⁶ Российский статистический ежегодник: Стат. сб. М.: Госкомстат, 1992.

¹⁷ Российский статистический ежегодник: Стат. сб. М.: Госкомстат, 2001. С 1995 г. — по организациям подотрасли «Автомобильный транспорт» с учётом оценки объёмов работы, выполненной предпринимателями (физическими лицами), занимающимися коммерческими грузовыми автоперевозками.

¹⁸ Народное хозяйство СССР в 1990 году: Стат. сб. М., 1991. С. 600–601.

Здесь уже грузооборот ж/д транспорта падает к 1995 г. в 2,1 раза, а а/т — в 1,9 раз, причём заметно, что снижение в 1992-1994 гг. меньше, чем на ж/д. За весь период 1990 — 2000 гг. грузооборот ж/д транспорта снизился в 1,8 раз, автомобильного — в 1,9 раза. При этом можно констатировать, что в период 1990-1995 гг. доля а/т в грузообороте выросла с 10,6 до 11,3%, но к 2000 г. снизилась до 10%.

Логично предположить, что коллапс на железных дорогах РСФСР в 1990-1991 гг., распад СССР, либерализация цен и приватизация должны были сказаться на структуре грузоперевозок. Учитывая ещё и феномен роста теневой экономики, которая всегда сопровождает радикальные экономические реформы, автомобильный транспорт вроде бы должен играть лидирующую роль в грузоперевозках. Однако официальная статистика противоречива. Обратимся к тарифам (табл. 4).

Таблица 4

Индексы тарифов на грузовые перевозки основными видами транспорта, % (до 1996 г. — в размах)

Годы	Транспорт	Из него	
		железнодорожный	автомобильный
1992	35,6	37,4	32,4
1993	18,5	19,2	14,6
1994	3,5	4,0	3,0
1995	2,7	2,4	2,7
1996	102,1	129,5	134,8
1997	100,9	101,4	110,4
1998	116,7	80,6	114,7
1999	118,2	109,9	161,9
2000	151,5	169,3	136,6

Источник: Российский статистический ежегодник: Стат.сб. / Госкомстат России. — М.: Госкомстат, 2002. С. 598.

Во время «шоковой терапии» 1992-1994 гг. тарифы на ж/д перевозки росли существенно быстрее, чем по транспортной отрасли в целом¹⁹. К 1996 г. сложилась принципиально иная по сравнению с советской структура цен на грузоперевозки. Всего за 1992-1995 гг. тарифы увеличились в 6 223,8 раз, на ж/д перевозки — в 6 893,6 раза, на перевозки а/т — в 3 831,6 раза. Таким образом, услуги железных дорог стали обходиться грузоотправителям в 1,8 раза дороже, чем услуги автотранспорта.

Естественно, что во второй половине 1990-х гг. руководство Министерства путей сообщения, озабоченное падением объёмов перевозок, предприняло определённые меры по сдерживанию роста тарифов, в 1998 г. они *снизились на 20%*, это беспрецедентное решение в условиях общего роста тарифов на транспорт на 16,7%. Следует отметить, что в мае 1998 г. постановлением Правительства РФ была утверждена «Концепция структурной реформы федерального железно-дорожного транспорта» №448. Её основной целью являлось «снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки железнодорожным

¹⁹ Необходимо отметить, что важную роль здесь сыграл и эффект «низкой базы». Так, А.В. Крейнин и Л.А. Мазо отмечали, что в 1989 г. рентабельность железных дорог опустилась до уровня 1956 г. [Крейнин, Мазо, 1991]. Отчасти это было связано с неэффективным управлением, однако другой причиной являлась политика руководства СССР, жёстко контролировавшего ж/д тарифы.

транспортом», что было направлено на создание условий для развития производства [Ланидус, 2021. С.68]. В результате в 1996 — 2000 гг. в целом по отрасли расценки на услуги транспорта выросли в 2,15 раза, в то время как тарифы на ж/д перевозки — в 1,97 раза, а на перевозки а/т — в 3,78 раза. Это позволило выправить ситуацию. По итогам всего периода 1992 — 2000 гг. ж/д перевозки стали дороже в 13 580,4 раз, а перевозки а/т — в 14 483,45 раз. В последующем десятилетии рост ж/д тарифов опять опередил рост а/т расценок, но этот период уже выходит за рамки нашего анализа.

Здесь же необходимо попытаться оценить роль «теневых», не регистрируемых статистикой а/т перевозок. Проблема не только в том, что часть фирм скрывали свою деятельность от налогообложения, занижая показатели услуг, но и в том, что после приватизации предприятий и бума в торгово-закупочной деятельности перевозки *собственным автотранспортом* не выделялись в отдельный вид деятельности. Транспортные издержки просто включались в себестоимость продукции или (для многочисленных торговых фирм) в торговую наценку. С услугами железных дорог это было сделать невозможно (хотя часть внутривозовских железнодорожных перевозок, конечно, тоже не попадала в отчётность).

Введём сравнительно правдоподобное положение об однородности производственных функций транспортной отрасли. Это означает, что падение и рост ВВП затрагивает все грузоперевозки в равной пропорции. Также будем исходить из гипотезы о том, что в 1990 г. наблюдалась относительно эффективная (не оптимальная, но близкая к оптимальной) пропорция перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом (при этом абстрагируемся от перевозок авиационным, трубопроводным, речным и морским видами транспорта). Предположим, что грузоперевозки ж/д полностью учитываются Росстатом, в то время как данные о грузоперевозках а/т сильно искажены. Исходя из этих допущений, рассчитаем «грузоёмкость» ВВП и общий, включающий в себя незарегистрированный органами статистики объём а/т перевозок. Для этого нам понадобятся данные о реальном ВВП в 1990 — 2000 гг. (табл. 5).

Таблица 5

ВВП России (в ценах 1990 г.), 1990 — 2000 гг., млрд. руб.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ВВП в реальных ценах, пересчёт по дефлятору	644,2	608,0	519,7	473,7	328,6	370,7	368,8	387,2	365,9	387,	410,6

Источник: рассчитано авторами на основе: Российский статистический ежегодник. М.: Госкомстат, 2001. С. 279. https://istmat.org/files/uploads/21317/nx_12.pdf (дата обращения: 01.03.2025)

Реальный российский ВВП 1995 г. снизился к 1990 г. в 1,74 раза, это меньше, чем ж/д перевозки (в 2,1 раза) и перевозки а/т (1,9 раз). Таким образом, всего грузоперевозки должны были снизиться с 17 487 млн т до 10 050 млн т. Ж/д перевозки упали до 1 028 млн т. Таким образом, перевозки а/т должны составить 9 022 млн т, а не 6 786 млн т, как это показывает статистика. Далее, к 2000 г. ВВП в сопоставимых ценах вырос на 10,8% по сравнению с 1995 г. Ж/д грузоперевозки выросли всего на 1,8%, а суммарный объём перевозок ж/д и а/т, учитываемый официальной статистикой, упал на 11,4%. В соответствии с нашими допущениями это падение произошло за счёт не учитываемого объёма грузоперевозок а/т. Если отталкиваться от расчётной цифры 1995 г. в 10 050 млн т, то суммарные грузоперевозки должны составить 11 135,4 млн т, а перевозки а/т — 10 088,4 млн т, но никак не официальные 5 878 млн т.

Используя тот же подход, пересчитаем и грузооборот автомобильного транспорта. Общий грузооборот должен был снизиться к 1995 г. до 1 622,1 млрд т-км, фактические

данные — 1 370 млрд т-км. Таким образом, грузооборот а/т должен составлять 408,1, а не 156 млрд т-км. К 2000 г. общий грузооборот должен был достичь 1 797,3 млрд т-км, из которых 424,3 млрд т-км приходилось на перевозки а/т. И это не скромные 10, а 23,6% внутреннего рынка. Руководству МПС было о чём беспокоиться. В то же время очевидно, что растущий спрос на грузоперевозки вызывал существенный рост расценок на перевозки а/т во второй половине 1990-х гг. В отличие от тарифов на ж/д перевозки, эти расценки не регулировались ФАС (в то время — Государственный комитет по антимонопольной политике, с 1998 г. — Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства), и отражали растущий спрос на транспортные услуги на остро конкурентном рынке.

Если наши предположения корректны, это должно было отразиться как на подвижном составе ж/д транспорта, так и на количестве грузовых а/машин. Количество вагонов должно было снизиться существенно больше, чем количество грузовых машин. По данным государственной статистики, количество грузовых ж/д вагонов в 1991 — 1998 гг. постоянно снижалось, в то время как количество грузового а/т, напротив, непрерывно возрастало (табл. 6). На наш взгляд, это полностью подтверждает нашу гипотезу о структурном сдвиге в грузоперевозках.

Таблица 6

Подвижной состав ж/д и автомобильного транспорта, тыс. шт

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Рабочий парк грузовых ж/д вагонов (в среднем в сутки)	—	792	658	547	396	368	318	315	385	427	464
Грузовой а/т (вкл. пикапы и фургоны), всего:	2744	2779	2848	2924	3006	3078	3041	3103	3108	3196	3232
в т.ч.:											
- транспорт общего пользования	331	318	278	240	440	361	280	213	177	152	130
- в собственности граждан	4	60	199	392	595	798	998	1107	1249	1440	1568

Источник: Российский статистический ежегодник. М.: Госкомстат, 2001. С. 454. Исторические материалы. URL: https://istmat.org/files/uploads/21317/nx_17.pdf (дата обращения: 17.03.2025)

Насколько этот структурный сдвиг был экономически рационален? Учитывая то, что после 1992 г. главным растущим сектором в России на много лет стала торговля (особенно розничная), грузовой ж/д транспорт использовался прежде всего для перевозок ресурсов (угля, леса, ГСМ, проката, стройматериалов и т.д.), а не товаров конечного потребления, такая перестройка представляется вполне соответствующей новым, рыночным, реалиям. Дальность расстояния перевозок сокращалась: если в 1990 г. для ж/д она составляла 1 179 км, то в 1994 г. сократилась до 1 129 км, для а/т сокращение составило с 23,12 до 19,68 км, соответственно. С 1996 г. дальность перевозок стала возрастать, к 2000 г. составила 1 310 для ж/д и 24,3 км для а/т [Вельможин, Гудков, Миротин, Куликов, 2016. С. 9]. Тем не менее опережающий рост ж/д тарифов над расценками а/т перевозчиков в первой половине 1990-х гг. заставляет задуматься над тем, насколько транспортники в это время вообще могли анализировать инженерно-техническую и инженерно-экономическую эффективность использования инфраструктуры. Так, в результате роста тарифов грузовых ж/д перевозок сложилась ситуация, что лес (один из самых грузоёмких продуктов) оказалось дешевле везти на расстояние свыше тысячи километров а/т по дороге из Архангельска в Москву [Никольский, 1999]. До 1996 г. индексация тарифов проводилась правительством по уровню инфляции. Начиная с 1996 г. МПС стала осуществлять политику сдерживания тарифов. При этом, однако, ж/д перевозки сохраняли свою рентабельность в 1990–1998 гг.,

только в 1996 г. она имела отрицательное значение (-1,5%) [Ланидус, 2001. С.141]. В свою очередь, рентабельность грузовых перевозок а/т в 1995 г. была более 10% [Дмитриев, 1996].

В 1980-х гг. в СССР стали распространяться межотраслевые и межреспубликанские автомобильные перевозки на дальние расстояния, где дальность перевозок доходила до 3 000 км, хотя в пределах населённых пунктов она составляла менее 20 км [Минкин, 1990. С. 53]. Поэтому определённая база для структурного сдвига в грузоперевозках была создана уже в советское время. В 1992 г. властями предусматривалась приватизация 60% предприятий автомобильного транспорта [Ханин, 2012. С.121]. Несмотря на срыв плана, уже в 1993 г. парк частного а/т значительно вырос (табл. 6). На начало 1995 г. доля приватизированных автохозяйств составила 56,7%, доля приватизированного грузового автопарка — 73,3% [Дмитриев, 1996. С. 3], а в 1997 г. на автомобильном транспорте частными предприятиями осуществлялось 90% перевозок грузов [Куприн, 1997. С. 32].

Заключение: распад советской системы управления инфраструктурой

В самом коротком параграфе «От кризиса к катастрофе» своей книги «Гибель империи» Е. Гайдар цитирует И. Погосова, первого зама Председателя Госкомстата СССР. В ноябре 1991 г. «...ажиотажный спрос усиливается. Растущие покупки товаров — ответная реакция потребителей на обесценивание рубля... положение со снабжением населения усугубляется начавшимся со второй половины 1990 г. сокращением импорта... запасы продуктов питания рыночной торговли за десять месяцев снизились на 29%, за август — октябрь в разряд дефицита попали практически все виды продовольствия.... Выполнение плана поставок мясопродуктов в Ленинград за девять месяцев составило 73%, в Московской области — 60%. В середине 1990 г. из 160 товаров хозяйственного назначения в свободной продаже не было ни одного» [Гайдар, 2012. С. 430]. При этом, однако, Гайдар ничего не пишет, например, о рекордном урожае зерна 1990 г. Только в РСФСР тогда было собрано 113,5 млн т, в 1991 г. — только 83,9 млн т²⁰. С продукцией животноводства было похуже, но, во всяком случае, не катастрофически. Откуда же такой кризис на потребительском рынке? Ведь проблема была не только в подорожании продовольствия, многих товаров физически не было на прилавках.

Естественно, на фоне коллапса грузоперевозок ж/д транспортом возникает предположение о том, что часть кризиса снабжения крупных городов товарами произошла по воле людей, провоцировавших создание «революционной ситуации». Но в таком случае после победы демократической революции в августе 1991 г. следовало бы ожидать быстрого улучшения работы транспорта, наполнения товарных рынков, резкого улучшения материально-технического снабжения промышленности. К сожалению, этого не произошло. На 1 января 1993 г. на прирельсовых погрузочных местах предприятий и железнодорожных станций находилось 43 млн т продукции, подлежащей перевозке железнодорожным транспортом, на 34% *больше*, чем на 1 января 1992 г. Значительно больше было скопившихся на путях зерна и продуктов перемола, нефти и нефтепродуктов (в 3 раза), лесных грузов (в 2 раза)²¹.

Продолжали иметь место серьёзные недостатки в обработке подвижного состава. В декабре 1992 г. среднесуточные остатки вагонов с истекшим сроком выгрузки, не

²⁰ Российская Федерация в 1992 г. М.: Республиканский информационно-издательский центр. 1993. С. 412-413. Исторические материалы. URL: https://istmat.org/files/uploads/18226/rf_1992_mat._proizvodstvo.pdf (дата обращения: 03.02.2025).

²¹ Исторические материалы. URL: <https://istmat.org/node/18226?ysclid=m873s7l4ud67596683> (дата обращения: 03.02.2025).

разгруженных по вине грузополучателей, составили 31 тыс. и стали больше в 1,2 раза, чем в декабре 1991 г.

Таким образом, кризис в работе ж/д транспорта сохранялся и после политических событий 1991 г. Это свидетельствует об общем кризисе управления транспортной инфраструктурой в то время. Понадобилось несколько лет, чтобы добиться сколько-нибудь существенного увеличения скорости перевозок по железным дорогам (табл. 7).

Таблица 7

Линейная скорость движения подвижного состава, км/час

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
поездов (участковая)	33,9	34,3	35,7	35,7	36,7	36,9	37,9	38,6	39,3	38,5	38,6
автомобилей (эксплуатационная)	19,5	20,0	19,8	20,2	22,5	24,8	33,5	21,4	20,5	22,0	21,3

Источник: Российский статистический ежегодник: Стат. сб. М.: Госкомстат, 1998, 2000, 2001.

Необходимо оговориться, что эксплуатационная скорость а/т, учитывая досчёты грузооборота, сделанные выше, является весьма условным понятием. Иначе трудно объяснить, с чем связано падение за два года, (1996–1998), этого показателя практически на треть. Учитывая объём импорта при заниженном курсе рубля в эти годы, показатели эффективности работы а/т должны быть намного выше.

Подводя итоги проделанного ретроспективного анализа, следует констатировать следующее. Во-первых, ряд учёных, таких как уже цитировавшиеся выше А.В. Крейнин, Л.А. Мазо, А.М. Лапидус, В.Б. Минкин и Г.И. Ханин, отмечали наметившийся структурный сдвиг в грузоперевозках в пользу а/т уже с 1980-х гг. Они указывали на низкую эффективность перевозок на дальние расстояния и растущий ущерб народному хозяйству страны ещё в советское время. Однако в статистике и отчётах того времени отсутствует характеристика структурного сдвига в грузоперевозках, в них продолжает доминировать ж/д [Хусаинов, 2003], что искажает реальную картину технико-экономической эффективности работы транспорта.

Во-вторых, гипотеза об увеличении удельного веса грузоперевозок автомобильным транспортом, как и рост его доли в общем грузообороте, является весьма правдоподобной и подтверждается имеющимися косвенными данными о подвижном составе ж/д и а/т. Простая линейная модель, связанная с динамикой реального ВВП, также подтверждает эту гипотезу.

В-третьих, коллапс железнодорожных перевозок в 1990-1991 гг. был обусловлен не субъективными факторами, но долгосрочным накоплением диспропорций в развитии транспорта в советский период. И даже после того, как был устранён разрыв между платёжеспособным спросом фирм и населения на товары и ресурсы, существенные объёмы готовой продукции на прирельсовых погрузочных местах и складах продолжали сохраняться. Особо стоит подчеркнуть, что частью этих грузов были дефицитные товары народного потребления и продовольствие.

В четвёртых, транспортный коллапс 1990-1991 гг. оказал существенное влияние на структуру перевозок. Появилась новая категория индивидуальных предпринимателей — водители большегрузных фур. Вместо неконкурентного, взаимно дополняемого комплекса транспортных услуг на российском рынке транспортных услуг сформировалась полноценная межотраслевая ценовая конкуренция. Анализ последней выходит за рамки данной статьи, но история внедрения системы «Платон», как и трансформация рынка пассажирских перевозок, также во многом является следствием структурных сдвигов 1990-2000 гг.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

- Бирсикина Т.Г. (2021). Тоже перевозки [Birsikina T.G. (2021). Also Freight Transport] // *Автомобильный транспорт Самары. Приложение к «Самарской газете»*. 15 июня.
- Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б., Куликов А.В. (2016). Грузовые автомобильные перевозки: учебник для вузов [Velmozhin A.V., Gudkov V.A., Mirodin L.B., Kulikov A.V. (2016). Freight automobile transportation: textbook for universities]. — М.: Горячая линия — Телеком.
- Гайдар Е.Т. (2012). Гибель империи [Gaidar E.T. (2012). The Collapse of the Empire]. — М.: Астрель, CORPUS.
- Дмитриев Е. (1996). Вывезет ли приватизация груз недоработок [Dmitriev E. (1996). Will privatization take out the load of flaws] // *Автомобильный транспорт*. №1. С. 2-3.
- Евсюков М. (1997). Автотранспортом управлять нужно: как это организовать [Evsyukov M. (1997). You need to manage your vehicle: how to organize it] // *Автомобильный транспорт*. № 5–6. 1997. С. 5-10.
- История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. (2009). К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России [History of the Organization and Management of Railway Transport in Russia. Facts, Events, People. (2009). Dedicated to the 200th Anniversary of the Transport Ministry and the Establishment of Transport in Russia] / Под ред. проф. А.А. Тимошина. — М.: УМЦ по образованию на ж/д транспорте.
- Крейнин А.В., Мазо Л.А. (1990). Новая система тарифов на перевозку грузов [Kreinin A.V., Mazo L.A. (1990). A New Tariff System for Freight Transportation] // *Вопросы экономики*. № 3. С. 47–52.
- Крейнин А.В., Мазо Л.А. (1991). Формирование транспортных грузовых тарифов в условиях перехода к рыночной экономике [Kreinin A.V., Mazo L.A. (1991). Formation of transport freight tariffs in the context of transition to a market economy] // *Вестник ВНИИЖТ*. № 4. С. 3-9.
- Кузнецов Е. (1988). Развитие грузового автомобильного транспорта в условиях самофинансирования и полного хозрасчета [Kuznetsov E. (1988). Development of Cargo Motor Transport under Conditions of Self-Financing and Full Economic Accountability] // *Автомобильный транспорт*. №4. С. 46-47.
- Лapidус В.М. (2001). Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений [Lapidus V.M. (2000). Economic Problems of Managing Railway Transport in Russia during the Formation of Market Relations]. — М.: МГУ.
- Куприн Е. (1997). На коллегии Минтранса России было жарко [Kuprin E. (1997). It was hot at the board of the Russian Ministry of Transport] // *Автомобильный транспорт*. №9. С. 32-39.
- Мазо Л.А. (2013). О грузовых тарифах [Mazo L.A. (2013). On freight tariffs] // *Отечественные записки*. №3 (54). С. 151-161.
- Минкин В.Б. (1990). Дальнепробежные перевозки: экономически целесообразные сферы распределения [Minkin V.B. (1990). Long-haul transportation: economically viable distribution areas] // *Железнодорожный транспорт*. № 3. С. 52–55.
- Никольский С. (1999). Тарифы «железки» — впереди паровоза [Nikolsky S. (1999). «Railway» tariffs — ahead of the locomotive] // *Российская газета*. 8 апреля.
- Николаев Р.С. (2019). Современные тенденции развития грузоперевозок автомобильным транспортом в России: структурные и логистические аспекты [Nikolaev R.S. (2019). Modern trends in the development of freight transport by road in Russia: structural and logistical aspects] // *Вестник ПНИПУ. Социально-экономические науки*. № 4. С. 290-306.
- Ханин Г.И. (2012). Экономическая история России в новейшее время [Khanin G.I. (2012). Economic history of Russia in recent times] // *TERRA ECONOMICUS*. Т. 10. Спец. вып.
- Хусаинов Ф.И. (2003). Анализ конкурентоспособности различных видов транспорта на рынке грузовых перевозок [Khasainov F.I. (2003). Analysis of the competitiveness of various modes of transport in the freight transport market] // *Вестник транспорта* №1. С. 20-30.

Ореховский Пётр Александрович

orekhovskypa@mail.ru

Petr Orekhovsky

doctor habilitatus in economics, professor, chief research fellow of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow.

orekhovskypa@mail.ru

Макарова Ирина Викторовна

makiv5@mail.ru

Irina Makarova

PhD (economics), associate professor, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow.

makiv5@mail.ru

TRANSPORT COLLAPSE OF 1990-1991 AND A SHIFT IN THE STRUCTURE OF RUSSIAN CARGO TRANSPORTATION

Abstract. In the 1990s, a shift occurred in the structure of Russian freight transportation that wasn't recorded by official statistics. Despite the advantage of technical and economic characteristics of rail transport for long-distance freight transportation, an increasing number of shippers use automobiles. This cannot be explained through price's dynamics: if in the period 1992-1995 railway tariffs really did significantly deviate from automobile transport rates, then already in 1996-2000 the rate of tariff growth became lower than the rates. The Ministry of Railways even reduced tariffs, despite general inflation in 1998. To test the hypothesis about the presence of a structural shift in the work, an additional calculation of the «shadow» freight turnover of automobile transport was carried out. It is based on a simple hypothesis about a linear functional relationship between real GDP and freight turnover. Moreover, this conclusion about the shift in transportation in favor of road transport is confirmed by the change in rolling stock: while the number of wagons decreased, the number of trucks increased. The shift was largely due to the collapse of the USSR railways in 1990-1991, when freight cars stood on the roadside for months, which was associated with a general management crisis. At that time, Soviet cities were experiencing a shortage of food and fuel, but not only were cars with factory components idle, but also with grain, other food, and coal. However, the idea that the supply crisis was man-made was not confirmed: after the collapse of the USSR, the ban on the activities of the CPSU, and the coming to power of a new government in 1992, the situation with unloading railway cars improved quite slowly.

Keywords: *infrastructure, structural shift in freight transport, 1990s, freight transport collapse, management crisis, rolling stock.*

JEL: N70, R41.