

Основные проекты преобразований С. Ю. Витте в сфере путей сообщения и их приложение к современным реалиям*

Кудрявич Сергей Борисович, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; факультет государственного и муниципального управления (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

студент 3-го курса бакалавриата; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

Научный руководитель:

Янцен Андрей Викторович, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; кафедра государственного и муниципального управления (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

доцент кафедры, кандидат юридических наук, доцент; e-mail: yantsen-av@ranepa.ru.

Аннотация

В статье рассматриваются основные реформаторские идеи графа Сергея Юльевича Витте в вопросах обеспечения функционирования и развития системы путей сообщения в России, в первую очередь железных дорог. Проводится анализ состояния современной транспортной системы РФ и обосновывается необходимость ее модернизации, для чего выясняется возможность и уместность применения исторического опыта в государственном управлении. Формулируется ряд рекомендаций по улучшению организационно-управленческих, экономических и иных показателей транспортных артерий страны.

Ключевые слова: Сергей Юльевич Витте, железная дорога, пути сообщения, Транссибирская магистраль, Российские железные дороги, Министерство путей сообщения, высокоскоростная магистраль.

The Main Projects of S. Y. Witte's Transformations in the Field of Railways and Their Application to Modern Realities**

Sergey B. Kudryavich, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Faculty of State and Municipal Administration (Saint Petersburg, Russian Federation)

BA student; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

Academic Supervisor:

Andrey V. Yantsen, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Department of State and Municipal Administration (Saint Petersburg, Russian Federation)

Associate Professor of the Department of State and Municipal Administration; PhD in Jurisprudence, Associate Professor; e-mail: yantsen-av@ranepa.ru.

* Статья подготовлена по итогам IV Международной научно-практической конференции по вопросам государственного управления и общественного развития «Горчаковские чтения — 2022».

** The article was prepared based on the results of the IV International Scientific and Practical Conference on Public Administration and Social Development “Gorchakov Readings 2022”.

Abstract

The article discusses the main reformist ideas of Count Sergei Yulievich Witte in the issues of ensuring the functioning and development of the railway system in Russia. The analysis of the state of the modern transport system of the Russian Federation is carried out and the need for its modernization is justified, for which the possibility and relevance of applying historical experience in public administration is revealed. A number of recommendations are formulated to improve the organizational, managerial, economic and other indicators of the country's transport arteries.

Keywords: Sergey Yulievich Witte, railway, communication routes, Trans-Siberian Railway, Russian Railways, Ministry of Railways, high-speed highway.

ВВЕДЕНИЕ

Согласно данным Росстата¹, на территории нашей страны проложено 86 987,4 км железных дорог общего пользования (на 2021 г.) — третий показатель в мире, уступаем лишь США и Китаю². Но необходимо учитывать огромную площадь России: по плотности железнодорожной сети в 5,1 км на 1000 км² мы остаемся на 69-м месте, между столь же неравномерно заселенными Канадой и Египтом³. При этом 2/3 длины полотна дислоцируется в европейской части, а в отдаленных регионах густота путей падает до 0,6 км на 1000 км² (например, в Республике Алтай, Магаданской области, Тыве, Ненецком автономном округе, на Чукотке и Камчатке их нет вовсе)⁴. Кроме того, следует отметить еще ряд проблем: так, длина железных дорог практически не менялась последние 30 лет⁵; степень износа основных фондов на 2019 г. в грузоперевозках составляет 38,7%, в пассажирских перевозках — 56,5%⁶; в том же 2019 г. более 10 000 км (каждый восьмой километр!) железных дорог работали в режиме жесткой перегрузки⁷.

Указанные данные говорят о наличии определенных сложностей в сфере путей сообщения. Для России, занимающей транзитное положение между Европой и Азией, располагающей огромными природными ресурсами, которые тоже нужно перевозить, жизненно важно уделять особое внимание состоянию своих транспортных магистралей, особенно железнодорожных: ведь именно на них приходится львиная доля грузооборота — почти 87% (по итогам 2021 г., столько же за 8 месяцев 2022 г.), исключая перекачиваемые по трубопроводам углеводороды⁸.

¹ Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования (с 2000 г.) // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/expl_dl_plot_zhd_puti.xlsx (дата обращения: 28.10.2022).

² Транспорт в России. 2020. Статистический сборник // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения: 28.10.2022).

³ The Global Competitiveness Report. 2019 // World Economic Forum: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата обращения: 28.10.2022).

⁴ Тархов С. А. География транспорта // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2020) [Электронный ресурс]. URL: <https://bigenc.ru/text/5605176> (дата обращения: 28.10.2022).

⁵ Основные показатели транспорта // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://gks.ru/bgd/regl/b19_13/IssWWW.exe/Stg/d03/21-01.docx (дата обращения: 28.10.2022).

⁶ Транспорт в России. 2020. Статистический сборник // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения: 28.10.2022).

⁷ Глава РЖД: нам не нужна сверхприбыль, мы должны обеспечить работу экономики // Интерфакс : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/interview/663626> (дата обращения: 28.10.2022).

⁸ Грузооборот по видам транспорта // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot_03-2023.xlsx (дата обращения: 26.05.2023).

В этой связи можно обратиться к опыту прошлого. Почти полтора века назад, в эпоху активного развития системы русских железных дорог, большой вклад в устранение дефицита транспортных путей и улучшение их качества внес Сергей Юльевич Витте⁹. С 1870 г. он работал в данной сфере: сначала в Одессе, потом в Петербурге, затем в Киеве. С 1889 г. по приглашению императора Александра III перешел на государственную службу по той же части, в 1892 г. стал сначала министром путей сообщения, а после министром финансов; с 1903 по 1906 г. возглавлял Комитет и Совет министров. На протяжении многих десятилетий службы железные дороги находились в центре внимания С. Ю. Витте: он понимал, насколько важно повышать транспортную обеспеченность империи и какие выгоды это может принести. Как управленец-теоретик и управленец-практик Сергей Юльевич прямо или косвенно в печатных публикациях и реформаторской деятельности сформулировал ряд важнейших идей, призванных улучшить состояние путей сообщения¹⁰. Учитывая необходимость модернизации транспортных артерий современной России, определяемой изложенными выше фактами, представляется полезным исследовать применимость указанных идей в нынешних условиях и на основе данного анализа сформулировать ряд предложений и рекомендаций по улучшению транспортной обеспеченности страны.

ОСНОВНЫЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ИДЕИ С. Ю. ВИТТЕ В СФЕРЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И ИХ ПРИМЕНИМОСТЬ СЕГОДНЯ

Расширение сети железных дорог. Одним из важнейших направлений деятельности С. Ю. Витте было расширение сети железных дорог России¹¹, особенно за Уралом. Так, за 1892–1903 гг. было построено около 27 тыс. км путей. «Задачей первостепенного значения» Сергей Юльевич утвердил строительство Транссибирской магистрали, призванной обеспечить прямое сообщение с Владивостоком через всю азиатскую часть страны. Составной ее частью стала Китайско-Восточная железная дорога, кратчайшим путем через Маньчжурию соединившая Владивосток и Читу¹². К 1905 г. уникальное инженерное сооружение установило непрерывный железнодорожный рельсовый путь между тихоокеанским портом и столицей империи, а с 1916 г. позволило проходить его только по территории собственно России. (Следует отметить, что и при большевиках указанная тенденция не исчезла, хоть и замедлилась: если в 1920-х гг. длина путей в России составляла 50 тыс. км, то к середине века подобралась к отметке 70 тыс. км, а в 1990 г. увеличилась до 87 тыс. км.)¹³.

Тем не менее необходимость расширять сеть железных дорог в России осталась до сих пор. Так, с 2009 по 2021 г. количество перевезенных по данному виду путей сообщения

⁹ Степанов С. А. Витте // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2016) [Электронный ресурс]. URL: https://bigenc.ru/domestic_history/text/1917107 (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰ Стерликов Д. Ю. Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу // Транспортный портал gudok.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹¹ Воробьев Э. В., Павлов В. Е. Железная дорога // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2018) [Электронный ресурс]. URL: https://bigenc.ru/domestic_history/text/3822668 (дата обращения: 28.10.2022).

¹² Стерликов Д. Ю. Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу // Транспортный портал gudok.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹³ Основные показатели транспорта // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://gks.ru/bgd/regl/b19_13/IssWWW.exe/Stg/d03/21-01.docx (дата обращения: 28.10.2022).

грузов увеличилось почти на 16%¹⁴, притом их совокупная длина выросла всего на 1,6%¹⁵. Как было сказано выше, около 12% трасс перегружено. А вследствие структурных изменений в российской экономике и переориентации логистических маршрутов на Восток ситуация может еще более ухудшиться: например, углеводороды, прежде поставляемые по трубам в Европу, в другие регионы мира придется отправлять в том числе железной дорогой за отсутствием трубопроводов. Стоит отметить, что приобретающая в связи с этим огромное значение Транссибирская магистраль и так работала на пределе¹⁶, а ныне получит дополнительную нагрузку.

Вывод прост: как и 130 лет назад, Россия испытывает острый дефицит транспортных путей. Необходимо расширять (например, через прокладывание параллельных путей) существующие трассы и строить новые, причем неизменно ударными темпами: при С. Ю. Витте, допустим, в среднем появлялось 2 тыс. км железных дорог в год [2].

Выкуп частных железных дорог. Кроме расширения сети железных дорог России, С. Ю. Витте уделял огромное внимание созданию *системы* путей сообщения данного вида. На протяжении XIX в. государство поощряло частные, в том числе иностранные инвестиции в железнодорожное строительство [2] — в итоге к 1881 г. в казенном управлении находилось лишь 0,27% (!) путей [2, с. 325]. При Александре III, во многом благодаря инициативе С. Ю. Витте, правительство занялось выкупом многочисленных частных линий: так, за 1892–1903 гг. оно приобрело более 15 тыс. км полотна¹⁷. Единый собственник интегрировал прежде разрозненные дороги в целостную сеть, что позволило управлять перевозками более эффективно, снижать издержки и увеличивать прибыль [2, с. 79, 325–326 и др.].

В советскую эпоху, безусловно, все железные дороги страны были государственными и управлялись через Министерство путей сообщения. С 2003 г. данная система изменилась: было образовано ОАО «Российские железные дороги» — единый хозяйствующий субъект в сфере железнодорожного транспорта России со 100%-м государственным участием, до сих пор в установленной форме осуществляющий свою деятельность¹⁸. Это позволяет сделать два вывода: во-первых, идея С. Ю. Витте о необходимости казенного управления путями сообщения как системой благополучно дожила до наших дней, оставаясь эффективной (так, даже в неблагоприятный 2020 г. операционная прибыль ОАО «РЖД» составила 117,3 млрд руб., а чистая — 300 млн руб.; для сравнения, за предыдущий год — 166,3 млрд и 53,5 млрд соответственно¹⁹); во-вторых, она была модернизирована в духе либеральных экономических воззрений Сергея Юльевича: вместо прямого директивного воздействия государство организует работу транспорта через коммерческую структуру, которая в силу рыночных механизмов стремится функционировать наиболее разумно

¹⁴ Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте (с 2005 г.) // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Pogruzka_03-2023.xlsx (дата обращения: 26.05.2023).

¹⁵ Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования (с 2000 г.) // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/expl_dl_plot_zhd_puti.xlsx (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁶ Стерликов Д. Ю. Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу // Транспортный портал gudok.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁷ Стерликов Д. Ю. Пропускные возможности Транссиба подошли к своему пределу // Транспортный портал gudok.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1555870/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁸ Обзор компании // РЖД : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9394> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁹ Показатели основной деятельности // РЖД : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9394/page/103290?id=17206#main-header> (дата обращения: 28.10.2022).

в вопросах выгоды, издержек и проч., что делает отрасль железнодорожных перевозок в России прибыльной. При этом по итогам 2002 г. — последнего года управления железными дорогами Министерства путей сообщения — ведомство оставалось с налоговыми задолженностями в несколько сотен миллионов рублей²⁰.

Таким образом, стремление С. Ю. Витте национализировать транспортную систему страны не только было продолжено и поддержано, но и улучшено в капиталистическом духе, за счет чего, как и в царское время, железные дороги России не требуют непомерных расходов, а напротив, приносят прибыль.

Ограничение скоростного режима на железных дорогах. Несомненно, важной идеей С. Ю. Витте можно считать его строгую приверженность безопасности на железной дороге, в частности путем ограничения скорости поездов. Так, сам Сергей Юльевич пишет в своих «Воспоминаниях» об интересном эпизоде: в 1888 г. он сопровождал императорский поезд из Ровно в Фастов, будучи вынужденным выдерживать для тяжелого состава, тянутого двумя товарными паровозами, скорость легкого пассажирского экспресса; после столь опасного опыта С. Ю. Витте отправил рапорт на имя министра путей сообщения К. Н. Посыета, представив расчеты, показывающие опасность крушения поезда при подобной излишней быстроте, и потребовав увеличить время прохождения царским составом вверенных ему участков пути; при личной же встрече, свидетелем которой был сам Александр III, С. Ю. Витте в пылу заявил настаивавшему на сохранении прежней скорости движения Посыету: «Кончится это тем, что Вы таким образом Государю голову ломаете» [1, с. 143–156]. Спустя два месяца, 17 октября, у станции Борки двигавшийся со скоростью 64 км/ч императорский поезд сошел с рельс: 21 человек погиб, еще 47 пострадало; члены августейшей фамилии спаслись только чудом [3, т. 1, с. 421–437].

Ныне ограничения быстроты движения составов разного типа в зависимости от особенностей путей и иных факторов закреплены законодательно²¹ — и статус пассажиров на данные нормы не влияет. Конечно, современный подвижной состав куда надежнее, что позволяет ему развивать более высокие скорости, а особые методики строительства ввели понятие высокоскоростной магистрали: скорость таких поездов может достигать 200–220 км/ч (если это модернизированная обычная железная дорога) или даже 250 км/ч и выше (если это специально созданная ВСМ)²². На 2022 г. данному определению в России удовлетворяет лишь Октябрьская железная дорога с ее «Сапсанами» и временно не используемая в данном качестве Финляндская железная дорога, по которой курсировал «Аллегро»²³. Для сравнения: с 800 км ВСМ Россия немного уступает таким некрупным странам, как Южная Корея и Италия (887 км и 896 км на 2018 г. соответственно), и далеко отстает от Франции (2814 км), Испании (2852 км), Китая (почти 27 тыс. км)²⁴, то есть

²⁰ Чубарова В. В. Необходимость реформы была очевидна // Транспортный портал gudok.ru [Электронный ресурс]. URL: https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1436714&sphrase_id=22620 (дата обращения: 28.10.2022).

²¹ Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм федерального железнодорожного транспорта : введены в действие Приказом МПС России от 12.11.2001 № 41 // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200111518> (дата обращения: 28.10.2022).

²² Intercity and High-Speed // Union internationale des chemins de fer : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://uic.org/passenger/highspeed/> (дата обращения: 28.10.2022).

²³ Open Railway Map : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.openrailwaymap.org/> (дата обращения: 28.10.2022).

²⁴ High Speed Lines In The World (Summary) // Union internationale des chemins de fer : официальный сайт [архивировано в Wayback Machine 25.05.2018] [Электронный ресурс]. URL: https://web.archive.org/web/20180525204848/https://uic.org/IMG/pdf/20180420_high_speed_lines_in_the_world.pdf (дата обращения: 28.10.2022).

имеет крайне низкую обеспеченность современными магистралями на единицу площади. Между тем, пользование ВСМ как альтернативой иным скоростным видам транспорта, в первую очередь самолетам, влечет ряд значительных преимуществ, прежде всего для пассажиров: низкие временные затраты на дорогу к вокзалу (то есть в отличие от аэропортов обычно располагаются в центральных частях городов) и досмотровые мероприятия, больший комфорт поездки за счет отсутствия перепадов давления и возможности беспрепятственно пользоваться Интернетом, снижение выбросов парниковых газов в силу электрифицированности железных дорог и проч. Не стоит забывать и об экономической выгоде от развития прилегающих территорий [4, с. 2–7].

Таким образом, ориентация С. Ю. Витте на безопасность движения поездов сохранена, но современные технологии проектирования и строительства железных дорог позволиликратно повысить планку позволительной скорости — и работа в этом направлении должна продолжаться.

ИТОГОВЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

На основании вышеизложенного можно сформулировать ряд основных рекомендаций, основанных еще на идеях С. Ю. Витте и призванных улучшить состояние железнодорожной отрасли России:

1. Следует провести логистический анализ грузовых и пассажирских потоков на железных дорогах, определить их интенсивность — как абсолютную, так и относительно максимальной пропускной способности магистралей — и перспективы изменения, на основе чего разработать план модернизации и строительства железнодорожных путей с установлением конкретных сроков его исполнения и выделением соответствующего финансирования как на приоритетный проект.
2. ОАО «РЖД» следует проверить эффективность информационного взаимодействия внутри компании по вопросам координации перевозок и сопутствующих мероприятий для выявления возможностей снижения организационных издержек.
3. Следует провести оценку экономической и иной эффективности строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей, на основе чего разработать план создания указанных магистралей (а также возобновления законсервированных проектов при наличии такой необходимости) с установлением конкретных сроков его исполнения и выделением соответствующего финансирования как на приоритетный проект.
4. Следует изучить зарубежный опыт управления железными дорогами и повышения их эффективности, оценить применимость данных методов в российских реалиях и разработать программу их внедрения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Государственное управление располагает огромным набором методов. Один из них — аналогия, в частности историческая аналогия: мы ищем подобные современным проблемы в прошлом, смотрим, как они решались и какой результат дали проводившиеся мероприятия, после чего оцениваем, насколько данный опыт применим сейчас и как его можно модернизировать для воплощения в жизнь. Как было выяснено, сложности в сфере железнодорожного транспорта в России существовали и 130 лет назад — и многие управленцы, в особенности С. Ю. Витте, предлагали способы их преодоления, значительная часть которых остается актуальной и по сей день.

Справедливости ради, не все так плохо в нашей стране: по эффективности железнодорожных перевозок в 2019 г. мы занимали 17-е место в мире²⁵, притом еще в 2017 г. Россия располагалась на 23-й строчке²⁶, а в 2013 г. — на 31-м²⁷. Однако улучшать и совершенствовать систему можно и нужно бесконечно: в этом залог по-настоящему успешного государства.

Литература

1. *Витте С. Ю.* Воспоминания. Полное издание в одном томе. М.: Издательство АЛЬФАКНИГА, 2017. 1247 с.
2. *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета министров Н. А. Кислинским, под главной редакцией статс-секретаря Куломзина. Санкт-Петербург: Канцелярия Ком. министров. Т. 3. 1902. 327 с.
3. *Кони А. Ф.* Собрание сочинений [в 8 томах]. М.: Юридическая литература, 1966–1969. 4517 с.
4. *Ленский И. Л.* Железные дороги: будущее за скоростями // Большая Москва, № 28 (59), 29 июля 2015 г. (спецвыпуск).

²⁵ The Global Competitiveness Report. 2019 // World Economic Forum : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата обращения: 28.10.2022).

²⁶ The Global Competitiveness Report. 2017–2018 // World Economic Forum : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата обращения: 28.10.2022).

²⁷ The Global Competitiveness Report. 2013–2014 // World Economic Forum : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf (дата обращения: 28.10.2022).