

# Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»



20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый его номер вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад, а также воспоминания современников о наиболее значимых событиях в развитии автотранспортной отрасли. Сегодня слово предоставляется Виталию Борисовичу Ефимову, экс-министру транспорта Российской Федерации, занимавшему эту должность с 1990 г. по 1995 г. В интервью, опубликованном в журнале «Автомобильный транспорт» № 10, 2005 г., он рассказал, как происходили преобразования в области транспорта в те непростые годы, когда менялись политика и экономика нашего государства.

## Как это было...

Е. Куприн

– Виталий Борисович, я обращаюсь к Вам не только потому, что Вы были первым Министром транспорта России, которому пришлось в одном министерстве впервые объединить все виды транспорта и познать все тяготы их перестройки на рыночную экономику, но и как к ученому, доктору экономических наук, академику Академии транспорта, хорошо знающему проблемы автотранспортников.

Вы многое знаете из того, что осталось непонятным для многих автотранспортников и поныне и вызывает вопросы читателей журнала «АТ», почему было сделано что-то так, а не иначе, где, кто



В. Ефимов

и как начал приватизацию автотранспорта.

– Шел 1990 год. В СССР начались крупные политические изменения.

Впервые прошли выборы депутатов на альтернативной основе в Верховный Совет СССР, затем и в РСФСР. Стали приниматься, по своей сути, новые законодательные акты. Началась смена руководителей партийных органов, исполнительной власти и хозяйственных субъектов страны как в центре, так и в регионах, что, естественно, отрицательно влияло и на организацию транспортных процессов.

Но самое большое влияние на разрушение работы всего реального сектора экономики, в том числе и на эффективность системы управления автотранспортом начал оказывать Закон СССР «О государственном предприятии (производствен-

ном объединении)», принятый еще в 1987 г., который вводил обязательную выборность руководителей предприятий, а также предоставлял им возможность самостоятельно принимать решения о номенклатуре и объемах выпуска продукции и оказании транспортных услуг.

Такая возможность, предоставленная выбранным руководителям, в действующей тогда еще плановой системе привела к началу разрушения кооперационных и торговых связей, так как появилось немало таких руководителей, которые без согласования с потребителями стали изменять им номенклатуру поставок изделий своего производства, их количество и сроки поставки или выполнение транспортных и других услуг. Часто на крупных предприятиях останавливалось производство из-за непоставок по кооперации комплектующих изделий.

В связи с неуправляемым спадом производства десятилетиями отлаженная система начала, естественно, приходить в состояние анархии. Нарушились ритмичность, объемы и скорость доставки, взаимосвязь на стыках с другими видами транспорта. Самое большое негативное влияние на транспортные системы оказывало снижение объемов производства, строительства, а следовательно, и объемов грузовой базы. Начали разрушаться высокоэффективные транспортные технологии, снижаться производительность и потребность экономики в транспортных услугах. Экономическое и финансовое состояние некогда благополучных транспортных предприятий стало выходить на уровень критической рентабельности.

В соответствии с законом, государственные федеральные органы и региональные не имели права вмешиваться в любую хозяйственную деятельность предприятий. Это положило начало ликвидации региональных управлений в различных министерствах СССР и РСФСР.

На месте региональных транспортных управлений начали создаваться

концерны, которые не имели юридических прав для воздействия на хозяйственную деятельность предприятия и перестали быть связующим звеном федеральной системы безопасности и организации транспортных цепей с хозяйствующими субъектами.

В результате у транспортников рухнула и вышла из строя региональная система управления транспортом и рациональными грузоперевозками, осуществляемыми по высоким транспортным технологиям. Как результат – невосполнимые потери квалифицированных руководящих кадров в отрасли.

Следует констатировать, что федеральные государственные службы не только не имели законодательных оснований, но и права для вмешательства в целях противодействия разрушению функционирования транспортных систем и организации перевозок грузов.

На Минтранс в 1990–1991 гг. полностью распространялись такие же ограничения в правах, как и на другие федеральные службы.

Эти процессы проходили во всех секторах экономики, но особенно неблагоприятно они влияли на транспортные системы организации взаимодействия в перевозках грузов.

Республиканские управления, такие как «Росавтоконтанер», «Росмежавтотранс» и другие, обеспечивающие эффективную организацию перевозок грузов в межрегиональных направлениях, начали разрушаться.

С одной стороны, профессионалы понимали, что разрушается работоспособный механизм, а с другой, в практическом плане, не могли помешать его демонтажу.

Закон СССР «О государственном предприятии (производственном объединении)» и Закон СССР «О предприятии и предпринимательстве», затем продублированные в РСФСР, разрушили эту вертикаль, не предложив взамен других механизмов управления как экономической, так и физической безопасностью функционирования транспортных систем.

В связи с тем, что на Министерство транспорта РФ не были возложены функции, связанные с хозяйственной деятельностью и задачами выполнения транспортной работы в государственных интересах, параллельно с созданием Минтранса РФ в системе управления государством для выполнения хозяйственных функций, связанных с государственной ответственностью, создавались российские государственные концерны. В РСФСР в транспортной сфере были созданы три государственных концерна. Это государственные концерны: «Росавтотранс», «Росавтодор» и «Росречфлот», которые по всем хозяйственным вопросам были правопреемниками своих бывших российских министерств, в том числе по функционированию и развитию транспортных систем, перевозке грузов и пассажиров, безопасности, обязательствами перед Министерством обороны РФ и другими. «Росавтотранс» возглавил авторитетный руководитель – первый заместитель Министра Минавтотранса РСФСР А.К. Васильев.

Именно в условиях расплывчатости политических решений, а также полной законодательно-правовой анархии в этот период в Российской Федерации всю хозяйственную деятельность, в том числе в вопросах обороны, безопасности, перевозок пассажиров и грузов, пытались обеспечивать государственные концерны. Правительство РФ именно государственным концернам выделяло бюджетные средства на эти цели, а Минтрансу РФ в эти годы выделялось финансирование только на зарплату сотрудникам и НИОКРы, связанные с разработкой законодательно-правовой и нормативной базы.

Вторая основная причина, повлиявшая на развал автопредприятий, – это шоковая терапия, которая уничтожила денежную систему: она просто перестала работать. Деньги к концу 1992 г. обесценились, инфляция составила 2900% и более... Пропали все сбережения у населения.

Люди перестали ездить, летать, в результате произошел резкий спад

пассажиropoтoкa. У предприятий рухнули все оборотные средства, не на что было покупать материальные ресурсы для производства. Банковская система почти не работала, деньги из-за длительных сроков переводов обесценивались. Объемы производства в стране снизились на 50%, транспорт остановился, потому что не было работы, так как грузовая база уменьшилась в 2–2,5 раза. Началось увольнение работников, платить было нечем, подвижной состав обновлять соответственно тоже было не на что.

В этот период именно руководители России придумали новую систему расчетов, которая частично спасла реальный сектор экономики. Эта феноменальная система называлась «Бартер» и «Взаимозачеты».

Эта уникальная система сумела на несколько лет заменить финансово-денежную систему, превратившись в денежный эквивалент. Многие предприятия даже заработную плату сотрудникам выдавали производимой продукцией, которую каждый, как умел, реализовывал на рынке.

Взаимозачетная система частично обеспечивала функционирование финансовой системы в тех нишах, где не мог функционировать бартер.

Только в подразделениях Минтранса РФ в 1993–1994 гг. зачетная система составляла около 4 трлн руб. примерно в равных пропорциях среди участников дебиторской и кредиторской задолженности. Департамент автомобильного транспорта (ДАТ) вынужден был организовать в своем составе отдел, который занимался помощью автопредприятиям в организации бартера.

В связи с отсутствием денежных знаков министерство рекомендовало своим подразделениям выменивать по бартерным сделкам пищевые продукты и выдавать их, по потребности, в счет заработной платы своим сотрудникам, естественно, по их просьбе. Надо отдать должное, что в этот период многие предприятия имели магазины на своих территориях для своих работников.

Именно «шоковая терапия» нанесла основной ущерб российской экономике и социальному уровню жизни.

Ее результаты обесценили огромные основные фонды, создали базу для передела собственности за бесценок. В связи с отсутствием средств к существованию ваучеры также продавались за бесценок.

Именно «шоковая терапия» явилась катализатором всеобъемлющей коррупции.

Трудно оценить, была ли специальная проведена «шоковая терапия» в преддверии массовой приватизации или это поспешность в форсировании перехода к новой экономической форме, но именно такое сочетание и позволило уникальным образом разрушить мощнейший экономический потенциал Российской Федерации.

Третье – это волна приватизации.

В начале 1992 года Министерству транспорта были переданы все функции от государственного концерна «Росавтотранс» как раз во время вхождения страны в период «шоковой терапии» и массовой непродуманной приватизации, волна которой превратилась в цунами и заставила всех нас заниматься не улучшением организации работы транспорта, а спасательными работами по сохранению всех видов транспорта, в том числе и автомобильного.

Массовая приватизация началась по указу Президента РФ № 721 (1992 г.). Под приватизацию попали автотранспортные предприятия (АТП), имевшие основные фонды стоимостью менее 50 млн руб., т.е. практически все АТП. На приватизацию давалось 3 месяца, в течение которых каждому предприятию надо было выбрать один из трех вариантов. Кто не успевал в течение месяца подавать документы, тех приватизировало Госкомимущество по своей схеме. Конечно, директора предприятий на это не могли пойти. Большинство из них приватизировалось по так называемой сельскохозяйственной схеме, когда пакет акции отдавался работникам этого предприятия и их руководителям.

Посудите сами, государственные предприятия, которые эффективно работали до 1992 г., перешли в частное пользование к тем же руководителям и к тому же коллективу, и по всей жизненной логике они должны и обязаны были работать более эффективно, а случилось обратное: все они в одночасье остались безработными и финансовыми банкротами.

Приватизацию в стране провели в тот период, когда нельзя было это делать. Убыточные предприятия не приватизируются. Сначала делается санация, назначается внешний управляющий, доводят предприятие до уровня прибыльного, а уже потом приватизируют. А это тысячи, десятки тысяч предприятий, которые стояли без работы.

Конечно, приватизация их добила. На автотранспорте, особенно в начальный период, где основные пакеты акций взяли те же директора с теми же коллективами, которые каждый день выходили на ту же работу, какой же смысл им было становиться владельцами этих предприятий и ничего не делать. Жили они в основном за счет построенных при Советской власти Министерством автомобильного транспорта огромных производственных баз, которые сдавали в аренду и этим кормились, потому что возить было нечего.

Тогда мы собрали «Высший совет» Министерства транспорта (был такой неофициально), в который входили только директора департаментов, министр и его первый заместитель. Видя, что идет такая дикая массовая, неподготовленная приватизация, которая неизвестно что принесет стране (я повторяю: убыточные предприятия никогда не приватизируются), мы и приняли ряд решений. Одним из решений совета было принятие негласной концепции:

– принять все дозволенные и недозволенные меры, подключить всех кого можно, но вывести из-под приватизации всю транспортную инфраструктуру;

– в приватизированных предприятиях оставить как можно больший пакет государственных акций;

– максимально оставить в государственной и муниципальной собственности предприятия государственного и социального значения.

В принципе свое решение совет практически выполнил по всем направлениям.

Это решение было не противодействие политической линии руководства страны по переходу к новой экономической формации. Решения были продиктованы четким пониманием того, что, во-первых, проведение массовой приватизации огромного транспортно-дорожного комплекса в несколько месяцев может привести к тяжелейшим последствиям не только для транспорта, но и для всей экономики страны. Во-вторых, нужно было выиграть время для того, чтобы разобраться в стихийной ситуации, выработать позиции, методики, чтобы перевести процесс от массовых к точечным методам приватизации. Мы понимали, что для приватизации сотен тысяч хозяйствующих субъектов на транспорте должны пройти не месяцы, а годы. И проводить приватизацию следует после ликвидации последствий «шоковой терапии».

В этой связи удалось убедить Правительство принять решение об особенностях приватизации Транспортно-дорожного комплекса, в том числе отдельно по автомобильному транспорту.

На первом этапе нам удалось вывести из-под приватизации автомобильные дороги и весь пассажирский транспорт, однако не удалось распространить это на грузовой транспорт.

И тут нам помогли иностранцы. Дело в том, что был специальный указ Президента РФ о том, что в Горьковской области приватизация будет проходить по рекомендациям сформированного для этого иностранного экспертного совета.

Наши государственные органы не имели права вмешиваться в решения иностранного совета. Эти эксперты проводили приватизацию, не сообразуясь с тем, как и что решает Российская Федерация, что вы-

пущено специальное решение Правительства РФ № 444 и решение Госкомимущества «Особенность приватизации автотранспортных предприятий». Мы получили информацию из Горьковской области о том, что там объявлены торги, на которые выставляются автомобили. На этих торгах продавалось и имущество колхозов: фермы продавали одним, поля – другим, технику – третьим. Предполагалось, что они будут курировать. И все это – лучшие колхозы, например, колхоз имени Ленина, председатель – Герой Социалистического Труда, всех разорило. Я послал инкогнито в г. Горький представителя от Министерства, чтобы посмотрели, что это за торги.

Оказалось, что эксперты этого иностранного «легиона» по приватизации во главе с американцем Алланом Бигманом, не считаясь со всеми упомянутыми указами и решениями российской стороны, продают лучшие автомобили, в том числе из номерных автоколонн особого назначения. Это и дало повод заблокировать действие этих экспертов. Звоню П.С. Грачеву (Министру обороны) и говорю, что распродают ваше военное имущество. Поскольку министр из десантников, которые имеют 100% укомплектованность своих подразделений, он в полной мере не располагал информацией о значении автомобильных колонн Минтранса для Министерства обороны РФ.

Решили показать ему, что это такое, и организовали на базе нашей автоколонны в г. Подольске показательные учения с участием Министра обороны и начальника Генерального штаба, на которых автобатальон был поднят по тревоге с развертыванием всех систем оповещения, управления, связи, а также технических средств ремонта и на «отлично» выполнил все поставленные перед ним задачи.

Министр П.С. Грачев как посмотрел, что такое автоколонна Минтранса, и говорит: «Ты, наверное, тренировал их 2 месяца, чтобы мне показать». А командир одного взво-

да попросил у меня разрешения обратиться к Министру обороны и говорит: «Товарищ Министр обороны, товарища Министра транспорта мы видим первый раз. Вот когда он работал заместителем Министра автотранспорта, мы его видели часто». И тогда П.С. Грачев понял, что такая высокая воинская выучка – это обычное состояние автомобильных колонн войскового типа Минтранса РФ.

Было непросто, но нам, двум министрам, удалось подготовить и провести решение, запрещающее приватизировать имущество и подвижной состав в автомобильных колоннах.

А это была лучшая половина грузового парка общественного транспорта бывшего Минавтотранса РСФСР.

Нам удалось провести и второе постановление «О поддержке автоколонн», по которому они освободились от налогов на землю, имущество и др., выделялись хотя и «тощие», но деньги на содержание. Таким образом удалось сохранить и поддержать автомобильные колонны, и на начало 1996 г. все они были почти в здравии.

Следующим, что удалось Минтрансу отстоять при приватизации, стал блок автопредприятий для международных перевозок.

У нас в то время было единственное Российское внешнеторговое государственное объединение «Совтрансавто», куда входили все предприятия, занимающиеся международными автоперевозками, кроме двух, которые находились в объединении «Совинтеравтосервис». Большинство из предприятий «Совтрансавто» находились, естественно, в других республиках СССР, ближе к государственной границе.

При разделе СССР, в соответствии с принятой политической концепцией, все эти предприятия остались в собственности других государств СНГ, и Россия практически осталась без автомобильного парка для международных перевозок.

Однажды на заседании в Правительстве России как-то обсуждался вопрос о том, что белорусы, украин-

цы и молдаване просят сохранить за ними леспромхозы. Оказывается, все они у нас на Севере имели свои леспромхозы со своими производственными мощностями и заготавливали для себя там лес. И к этому решению Правительство уже склонялось. Я тогда предложил: «Давайте поменяемся – отдадим им леспромхозы, а они пусть передадут наши международные автопредприятия». Члены правительства это предложение поддержали. Обмен состоялся.

В других республиках нам удалось на взаимовыгодных условиях сохранить свое влияние на международные АТП.

Анализ показал, что в условиях рынка возникнут сотни предприятий по международным перевозкам, в этой связи Минтранс предпринял ряд мер для усиления роли Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), тем более, что к ее руководству пришел Министр автомобильного транспорта РСФСР Ю. С. Сухин.

Удалось убедить Министра финансов В.В. Борчука о делегировании АСМАПу функций Министерства по распределению международных разрешений и взимания оплаты за предоставляемую услугу.

Предполагаемое резкое расширение количества международных автотранспортных перевозчиков требовало создания системы подготовки водительского и управленческого персонала. Активность АСМАП в развитии международных автомобильных перевозок России дала возможность Минтрансу РФ получить через Комиссию Европейского Союза транш в 3 млн долл. для АСМАП по организации сети учебных центров.

Надо отдать должное, АСМАП с честью справилась с этой задачей.

В сложной политической обстановке Минтрансу удалось сохранить со всеми странами надежное функционирование международных договоров, связанных с автомобильным транспортом, а также обеспечить необходимыми разрешениями бурно растущие в нашей стране международные перевозки.

До 1992 года Министерству транспорта удалось провести через Правительство и Верховный Совет формирование новой системы управления безопасностью на автотранспорте – Российскую транспортную инспекцию.

Заново была создана новая нормативная, методологическая, материальная, кадровая база и система подготовки кадров. Поскольку в РФ не было специалистов, способных управлять новыми рыночными технологиями, была развернута многоступенчатая система подготовки кадров от низшего до высшего персонала как внутри страны, так и за рубежом. Проводилась огромная работа, связанная с учебной персоналом на всей территории, поскольку новый персонал в центральном аппарате и региональные транспортные инспекции мало что знали о системе лицензирования, контроля за лицензией, о ее выдаче, об организации работ.

В дальнейшем накопленный опыт лицензирования на автомобильном транспорте использовался при разработке и внедрении этой системы и на других видах транспорта.

Удалось разработать и принять Верховным Советом РСФСР Закон «О дорожных фондах». Федеральные и региональные дорожные фонды позволили увеличить объемы дорожного строительства, а следовательно, и сформировать для автомобильного транспорта надежную грузовую базу.

Начали осваиваться новые технологии управления, такие как: лицензирование, тендеры, сертификация кадров и т.д.

Одной из основных задач, которую должно было решить Министерство транспорта РФ в 1992-1996 гг., – сохранить всю сеть учебных заведений. Поскольку именно этот потенциал является главным для будущего автомобильного транспорта.

Нам удалось, во-первых, сохранить все высшие, средние учебные заведения, учебные комбинаты и автошколы не только в государственной собственности, но и в ведении Минтранса

РФ, а во-вторых, удалось хотя и очень скудно, но поддержать все учебные заведения на уровне, который позволил им не только сохранить объемы подготовки специалистов, но и со временем их наращивать, а также повсеместно открывать новые направления и специальности, связанные с экономикой и юриспруденцией.

Должен констатировать, что огромный вклад в переход автотранспортных систем к новой экономической формации, разработке новых научных направлений, обоснований, методик, нормативов выполнено учеными Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, руководителем которого многие годы работал Г.И. Кузнецов.

Удалось сохранить его в государственной собственности и обеспечить финансирование.

Таким образом, если подвести итоги, в период приватизации 1992–1996 гг. мы сохранили в государственной собственности автомобильные дороги, 100% автобусного парка общего пользования, почти полностью международный с 50% пакетом акций в собственности государства и где-то около половины – грузового (в автоколоннах). Сохранили мы и отраслевые учебные заведения. Это, если говорить о приватизации.

В вашем вопросе просматривается контекст: «Могла бы другая команда Минтранса и его Департамента автомобильного транспорта в тот период именно при той политической, экономической и финансовой обстановке сделать больше?».

Анализ через призму 10 лет мне дает полное право утверждать, что большего сделать, видимо, не смогла бы ни одна команда. Это мотивируется, во-первых, вышеизложенным, а во-вторых, в составе Минтранса и ДАТ (последний насчитывал всего 300 человек сотрудников) были собраны самые высококвалифицированные специалисты, имевшиеся на ту пору в Российской Федерации (за незначительным исключением), а в-третьих, это были не просто специалисты, это были патриоты автомобильного транспор-

та, которые в сложное для него и страны время практически круглосуточно, с нищенской зарплатой не дезертировали, а стойко защищали интересы автомобильного транспорта и взяли на себя главный удар.

Именно они сумели трансформировать в большей части негативные последствия проводимых экономических реформ.

Уровень зарплаты был таков, что сотрудники министерства стали питаться настолько плохо, что правительство, по требованию министров, было вынуждено ввести дополнительно к зарплате бесплатное одноразовое питание, так называемые «кормовые».

Поскольку нам никогда не приходилось работать в таких условиях и решать такие проблемы (не было опыта, знаний перехода к новой экономической формации), все решения прорабатывались специалистами аппарата Минтранса, учеными, проводились непрерывные советы с руководителями предприятий, и все выносилось на обсуждение Совета Департамента автомобильного транспорта, Коллегии Минтранса, а также Межрегионального координационного совета, в который входили заместители глав регионов по транспортным вопросам.

В Минтрансе работали опытнейшие руководители автомобильного транспорта А.К. Васильев, А.А. Суворов, А.А. Шевчук, Д.И. Половинчик, Т.П. Николаев, А.С. Пантелеев, В.Ф. Березин, А.С. Файзулин, М.И. Козлов, В.В. Миронов, К.М. Власов, А.Б. Пинсон, А.Ф. Зленко, А.В. Шмитков, А.П. Кольчугина и многие другие работники Минтранса и руководители территориальных управлений.

Они очень много делали по поддержанию пассажирского автотранспорта. Заводы, которые производили автобусы, с одной стороны, лишались оборотных средств, а с другой – из бюджета стали получать меньше средств на закупку автобусов. Мы вынуждены были на своих авторемонтных заводах начать сборку львовских автобусов, их собирали около 2 тыс. в год.

В бюджетах страны и регионов не было средств на покупку автобусов, в этой связи провели огромную работу с регионами, с Министерством финансов и экономики, в результате было принято Постановление Правительства о создании специализированного фонда в каждом регионе на покрытие нужд пассажирских перевозок, в который отчислялось 2% прибылей всех предприятий, расположенных на данной территории.

Это здорово помогало в то время поддержать производство и ремонт отечественных и зарубежных автобусов и покрыть убытки автопредприятий.

Была проведена колоссальная, в то время неизвестная для нас, работа со Всемирным банком, и нам удалось в 1993 г. получить кредит на 320 млн долл., что позволило закупить в других странах почти 3,5 тыс. автобусов и на 500 тыс. долл. запасных частей к ним.

Была разработана и принята программа «Транспорт и конверсия», по которой можно было кое-что производить на предприятиях оборонной промышленности. Все это нас в те годы неплохо поддержало.

В последующие годы были разработаны и реализовывались федеральные общепромышленные и отраслевые программы:

- программа создания нормативно-правовой базы транспортно-дорожного комплекса (ТДК);
- программа о лицензировании транспортной деятельности;
- программа приватизации предприятий ТДК;
- программа предъявления требований к транспортным средствам, технологическому оборудованию, эксплуатационным материалам и их сертификации;
- государственно-инновационная программа «Российская система транспортно-экспедиционного обслуживания (терминал)»;
- федеральная программа «Развитие городского и пригородного наземного пассажирского транспорта»;
- программа проведения государ-

ственной политики в области обеспечения безопасности движения в ТДК России;

– программа «Кадровое обеспечение ТДК» и др.

Практически все из них были включены в состав государственной программы «Коммуникации (раздел «Транспорт»)».

Прилагались колоссальные усилия по их реализации, но следует констатировать, что слишком слабым и бедным было тогда государство. Однако немало все же было сделано.

Почему грузовой автомобильный транспорт сейчас нищий? Потому что рухнула та инфраструктура, та логистика, которая была при плановой экономике. А другую, отвечающую новым экономическим требованиям, за 15 лет мы так и не сумели создать.

В этой связи развитие бизнеса в экономической формации требовало осуществлять перевозки грузов именно автомобильным транспортом, и эта потребность была решена.

Сейчас у нас около 4,7 млн грузовых автомобилей, а в РСФСР их было 2,2 млн, т.е. в 2 с лишним раза стало больше. В настоящее время каждый автомобиль везет в 4 раза меньше, чем в 1990 г. Это один из главных факторов, почему грузовой автотранспорт нищий.

В ту пору у автотранспорта была мощная многослойная по всей географии страны экспедиторская система, системообразующими которой в транспорте общего пользования были региональные территориальные объединения, республиканские «Росмежавтотранс», «Росавтоконтанер» и другие, а также «Союзвнештранс», «Союзтранс», «Совтрансавто» и другие, которые обеспечивали все экспортные и импортные перевозки. Действовали региональные системы, доставляющие груз контейнерами по рациональным маршрутам. Вся эта логистическая транспортная цепь ликвидировалась вместе со своими центральными органами: Госпланами, Госснабами.

Теперь 80% грузовладельцев каждый сам по себе организует кооперационные и торговые сети, а

владельцы этих 4,7 млн автомобилей каждый сам по себе организует свою работу.

В результате, пробег с грузом автомобилей и использование их грузоподъемности, а также и коммерческая скорость прохождения груза снизились в 2–3 раза. Отсюда и низкая доходность и рентабельность.

Если виртуально представить, что на автомобильном транспорте создана такая технологическая инфраструктура, которая позволила бы ему повысить производительность до уровня 1990 г., то для выполнения настоящих объемов и структуры грузов потребовалось бы всего около 2 млн автомобилей, в результате чистая прибыль автотранспортников увеличилась бы в 2–3 раза.

Опыт зарубежных стран, которые давно работают на рынке, показывает, что в новых экономических условиях повсеместно применяются транспортные технологии на более высоком уровне, чем они применялись в СССР до 1990 г.

В середине 1995 года наступил период, когда Правительство РФ стало подменяться решениями отдельных личностей, особенно в вопросах выделения бюджетных средств для поддержания безопасности функционирования, а также перераспределения госсобственности без учета мнения членов Правительства.

Впервые при реализации бюджета 1995 года практически не выделялось средств на поддержание в исправном состоянии гидротехнических сооружений рек и водных каналов, безопасность автотранспорта, плавания судов и полетов самолетов.

Дело в том, что в 1992–1995 гг. годового бюджета в стране не было. Были прогнозы бюджета. Они утверждались поквартально правительством по факту его исполнения. И, естественно, в таких условиях экономико-финансовый блок был бесконтрольно всесилен. Особенно это проявилось в 1995 г.

Начали проводиться залоговые инвестиционные аукционы по осо-

бо ликвидным предприятиям, в которые попали и предприятия Минтранса России. Так были выставлены на приватизацию практически все морские пароходства, морские порты, часть авиационных компаний и т.д. Например, 25,2% акций Северо-Западного пароходства, которое имело в своем составе 520 судов, в том числе 230 судов типа «река-море», 9 портов от Усть-Луги на Балтике до Череповца, 5 судов-ремонтных и судостроительных заводов были выставлены на аукцион по стартовой цене 6 млн долл. за всё. Это стоимость одного нового судна типа «река-море». Или Новороссийское морское пароходство «Новошип», обладающее половиной дедвейта всего российского флота (около 4,5 млн т), предполагалось выставить на аукцион за 67 млн долл., как за стоимость одного судна грузоподъемностью 60 тыс. т. За такие же смехотворные суммы предполагалось выставить на аукцион и другие транспортные предприятия.

Минтрансу России удалось провести два постановления Правительства, которые рекомендовали Госкомимуществу РФ доложить на правительстве о приватизации стратегических транспортных предприятий, а также принять три решения Комиссии по оперативным вопросам, которые были обязательны для исполнения. Однако Госкомимущество игнорировало решения Правительства РФ и выставило на залоговом аукционе за 6 млн долл. Северо-Западное пароходство, а также продало фирме, которая имела уставный капитал около 10 тыс. долл. и которая взяла обязательства провести инвестиции в 200 млн долл., на инвестиционном аукционе Внуковское авиапредприятие, которое насчитывало несколько десятков самолетов, в том числе около полутора десятков аэробусов типа ИЛ-86, стоимость каждого составляла десятки миллионов долларов. Конечно, это была ничем не прикрытая афера. Если в семье бывают

трудности, то продаются и фамильные драгоценности, и дома, но за деньги, а не бесплатно.

В преддверии этих аукционов я дважды письменно обращался к Председателю Правительства В.С. Черномырдину, но и он в тот период повлиять на события не смог, хотя я четко знал, что он имел такое намерение.

Сложилась ситуация, когда министр не мог никак повлиять на происходящие процессы. В результате после длительного анализа сложилось четкое мнение, что в этих условиях я не смогу больше участвовать в этих процессах как член Правительства РФ.

В этой связи обратился с рапортом об отставке к Президенту РФ Б.Н. Ельцину, изложив суть сложившейся обстановки. В заключение констатировал: «Есть рубежи, через которые переступить ни как министр, ни как гражданин России не могу...»

Служить Отчеству и Президенту РФ могу только с пользой за порученное дело.

Именно в этой связи прошу отставки».

Президент принял мою отставку в январе 1996 г. Случилось так, что в скорости подал в отставку и директор Департамента автомобильного транспорта А.К. Васильев, а потом и директор Департамента речного транспорта Л.В. Багров, то же сделал и директор Департамента авиационного транспорта В.В. Замотин. У каждого из них была своя гражданская позиция, комплекс своих оценок, но все-таки главным, насколько я понимаю, было несогласие с финансовой политикой и политикой раздачи высоколиквидной государственной собственности транспортно-дорожного комплекса.

**От редакции:** в настоящее время В.Б. Ефимов является депутатом Государственной Думы ФС РФ, первым заместителем председателя Комитета по транспорту и строительству, а также президентом Союза транспортников России.