

НЕДОРЕФОРМИРОВАННЫЕ СЕГМЕНТЫ И «ОБОРОТ СТАКАНА»

Рецензия на книгу Фариды Хусаинова «Железные дороги и рынок»*

Андрей ГУРЬЕВ

кандидат исторических наук,
ведущий аналитик
по научно-исследовательским проектам
Информационно-консалтингового агентства
«IFOLine-Аналитика»
(199155, Санкт-Петербург, пр. Кима, д. 28).
E-mail: guryevandrey@yandex.ru

Аннотация

Предметом исследований, опубликованных в сборнике статей Ф. Хусаинова, — по мнению автора рецензии — является очень сложная, драматичная, ведущаяся с переменным успехом борьба за железную дорогу между силами экономической свободы и модернизации, с одной стороны, и архаичными формами традиционализма и бюрократии — с другой. Рецензия акцентирует внимание читателя на том, что если в сегменте предоставления вагонов были проведены реформы, то в остальных сегментах продолжается борьба за то, чтобы реформы их не коснулись. Так, сектор локомотивной тяги до сих пор находится в монопольном положении, что можно рассматривать как акт насильственного и противоправного удерживания монополистом в плену игрока рынка, который давно уже должен быть освобожден.

Ключевые слова: железные дороги, реформа, монополия, рынок транспортных услуг, демонополизация.

Оіковоміа • Політика

ОІКОНОМІА • ПОЛІТИКА

Железные дороги должны измениться или умереть.

*Жак Булей,
председатель Международного союза
железных дорог, 1989 год*

1. Честно и удобно

Выпуск сборника статей прежних лет является, как известно, достаточно рискованным предприятием в плане его потребительской ценности. А вот книгу Фариды Хусаинова можно смело назвать авторской удачей. При этом, не сбрасывая, естественно, со счетов личные заслуги автора, следует подчеркнуть, что его работе всячески благоприятствовала государственная политика в области железнодорожного транспорта. В последние годы она была столь загадочной, а проблемные вопросы в рассматриваемой сфере — настолько явными и требующими более внятных ответов, что все до единой статьи хочется послать по почте в ОАО «РЖД» и Минтранс в качестве не просто методологических пособий, а и непосредственного руководства к действию. Кстати, возможно, заодно их почитали бы и на почте, поскольку это — вторая из двух доставшихся нам в наследство отраслей, где все еще царствует

* Хусаинов Ф. И. Железные дороги и рынок: Сборник статей. М.: Наука, 2015. 582 с.

дефицит и ведется успешная борьба с вредоносным либерализмом. Первая же такого рода отрасль — это, несомненно, железнодорожный транспорт. Он-то и является предметом исследования в сборнике.

Но одна лишь «неупорядоченность теоретических представлений о рынке» (С. 562), как выразился сам Фарид Хусаинов, в той или иной сфере еще, конечно, не может гарантировать успеха автору, к ней обращающемуся. Не исчерпывает совокупности необходимых предпосылок положительного результата и демонстрируемое экспертом отличное знание данной отрасли, поскольку иного и быть не может, а тем более в отношении железной дороги. Этот темный для простого смертного лес любой непосвященный исследователь всегда будет стараться обходить стороной. Фарид Хусаинов как автор актуален, интересен, полезен и значителен — прежде всего и вдобавок ко всему — тем, что в своих поисках истины он элементарно честен, чего никак нельзя сказать о большинстве работ в сфере отраслевой науки и публицистики. Это и понятно: там, где ученые и журналисты вынужденно находятся в зависимости от монополии, ждать от них объективности — нелепо, во всяком случае с позиции самого монополиста. В случае же с представленными работами мы видим автора, который сумел взглянуть на ситуацию непредвзято, профессионально, с целью провести действительно независимый, а не заказной анализ ситуации и сделать компетентные выводы.

При этом сама форма — сборник статей — имеет определенные плюсы. Например, это позволяет представить под одной обложкой целый ряд самых разных по сути и значимости аспектов темы, что в монографии (которых у автора тоже немало) привело бы к всевозможным несоразмерностям и перескакиваниям, а здесь выглядит вполне рационально. К тому же статьи сгруппированы не по хронологическому, а по тематическому принципу, и ими удобно пользоваться.

Все материалы написаны живо, ярко, в полемической манере, научный подход сопровождается публицистической направленностью, а аргументация рассчитана не только на специалистов, но и на широкий круг читателей, особенно в специально предназначенных для этого интервью. При этом мне очень нравятся многочисленные образные сравнения, которые приводит в своих работах Фарид Хусаинов, видимо пытаясь тем самым привлечь максимум внимания равнодушных железнодорожников и всех ответственных за те явные несуразности, что накопились на железной дороге.

2. Медленно запрягали, но быстро не поехали

Все разделы книги объединяет тема формирования на железнодорожном транспорте России рыночных отношений. А если выразаться менее академично, то предметом исследования является очень сложная, драматичная, ведущаяся с переменным успехом борьба за железную дорогу между силами экономической свободы и модерни-

зации, с одной стороны, и архаичными формами традиционализма и бюрократии — с другой.

Эти «дни поражений и побед» в ходе железнодорожной реформы и анализирует Фарид Хусаинов в своих работах. Надо сказать, что тема в предлагаемых статьях представлена очень полно: здесь есть и международный опыт, и развенчание мифов о советских железных дорогах, и ход реформирования в разных сегментах, и отдельные его аспекты, имеющие прикладной характер, и много материалов по тарифному регулированию и т. д. Имеются даже портреты ряда железнодорожных деятелей (правда, в основном дореволюционных, так как, видимо, для современных пока еще пора не настала). Но для обзора и комментариев из всей этой полезной массы сведений я бы выбрал ряд наиболее актуальных, на мой взгляд, направлений.

Сначала несколько слов о сути проблемы, а затем о том, что по этому поводу думает автор и как предлагает ее решать. Программа реформы была рассчитана на десять лет и ставила целью создать «развитый конкурентный рынок железнодорожных перевозок». Рынок, как известно, невозможен без существования института независимых хозяйствующих субъектов, работающих по свободным ценам и конкурирующих друг с другом. Объективно нужно было от национализированной отрасли отделить функции государственного управления в виде обновленного министерства, а хозяйственный комплекс разделить на конкурирующие железнодорожные компании, дерегулировать тарифы и принять необходимую регуляторную базу.

При этом весь мир уже с конца 1970-х годов начал понимать, что жестко регулируемые государством железные дороги работают неэффективно. Повсеместно начались либеральные реформы, при этом в разных странах использовались различные конкурентные модели. Надо сказать, что железные дороги в свое время возникали в подавляющем большинстве как коммерческие предприятия, владеющие всем необходимым для перевозки (рельсы, локомотивы и вагоны), то есть как вертикально-интегрированные компании. Так было в том числе и в дореволюционной России, и конкуренция тут принимала достаточно разнообразные виды, а вовсе не только форму так называемых параллельных ходов¹. Поэтому, когда в последние десятилетия XX века в Северной и Южной Америке и в Японии железным дорогам вернули их рыночные права и дерегулировали тарифы на перевозку, они стали вполне адекватно работать и развиваться. Конкуренция и свободные цены запустили экономические антизатратные механизмы, а государство и саморегулирование сформировали соответствующую правовую базу, и все стало на свои места.

Не так было в Европе. Здесь в конце 1980-х годов шли непростые процессы централизации в рамках создания Европейского союза.

¹ Подробнее см. статью «Демонопользация железных дорог: генезис теоретической модели и уроки британского опыта» в сборнике (С. 13—27).

А потому сторонникам интеграции удалось провести иную модель либерализации железных дорог — с находящейся в собственности государств инфраструктурой (рельсы и станции) и с конкурирующими на ней перевозчиками, имеющими доступ ко всей инфраструктуре Евросоюза. Также здесь сказались сравнительно небольшая роль железных дорог в грузовых перевозках европейских стран, влияние профсоюзов, «зеленых» и др. В экономическом смысле эта модель была априори хуже американской (или русской дореволюционной), поскольку оставляла инфраструктуру с регулируемыми тарифами, то есть как бы вне рынка, а значит, без достаточных стимулов к повышению эффективности и привлечению инвестиций, с затратными механизмами и государственными дотациями. Однако, по мысли политических интеграторов, она способствовала более легкому доступу национальных перевозчиков к инфраструктурам разных стран. К тому же европейцы при реформировании постарались все-таки сделать более весомой в активах и тарифах долю перевозчиков, сократив по возможности инфраструктурную часть (до 25—30%).

В России решили в целом ориентироваться на европейскую модель. Причем здесь с железнодорожной либерализацией медленно запрягали, но быстро так и не поехали — и даже не стали пытаться. Программа реформы подробнейшим образом расписывала, как и для чего следует разделить функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности, а вот о самом главном — каким будет рынок железнодорожных перевозок — в документе было сказано недостаточно ясно. В целом Программа как бы говорила реформируемым: инфраструктура в любом случае останется государственным монополистом, а что конкретно вы к ней отнесёте и кто и как при этом будет конкурировать в рыночном сегменте — это решайте сами в процессе, ибо возможны варианты. (В Минтрансе этот документ прозвали «туманностью».)

В результате такая ущербная уже по самой модели и вдобавок невнятная относительно рыночных сегментов программная конфигурация во многом и определила дальнейшую неудачу реформы. Во-первых, выделив в 2003 году из МПС новое, совсем маленькое МПС и очень большое ОАО «РЖД», железнодорожники в душе посчитали, что реформа в целом благополучно реализована, компания создана и все разговоры теперь о каком-то еще рынке — не более чем дань либеральной блажи. Отныне в каждом выступлении руководителей ОАО «РЖД» красовался лозунг «Конкуренция — не самоцель!», а такие слова, как либерализация и приватизация, оказались просто вне закона. Процесс же выделения из ОАО «РЖД» тех или иных активов по видам деятельности теперь означал для реформируемых создание великого холдинга, а не рынка.

В этой связи вспоминается школьный учитель истории, который всем нам рассказывал, как в крестьянских войнах крестьяне шли до своей деревни, убивали там помещика и оставались дома, а дальше

идти воевать ни за что не хотели. Так же и железнодорожники совершенно искренне не понимали, зачем им идти куда-то дальше. Все предписания программы о конкурентном рынке перевозок были постепенно переведены на тупиковые ответвления. Не нужно разделения инфраструктуры и перевозок. Не нужен институт независимых перевозчиков, конкурирующих между собой и с ОАО «РЖД». Не нужна конкуренция вертикально-интегрированных компаний. Не нужна частная локомотивная тяга. Не нужна коммерческая инфраструктура рынка. Все это от лукавого.

Единственное, чего уже не мог сделать монополист, это свернуть рынок владельцев вагонов, поскольку те появились частью сами по себе — вне всяких мероприятий реформы, а частью в результате того, что ОАО «РЖД» и Минтранс при выделении в 2007—2011 годах вагонного парка из компании действовали с совершенно разными целями. В результате, с точки зрения одного — произошло непродуманное ослабление ОАО «РЖД», а другого — остановка на полпути к созданию независимых перевозчиков.

В целом же в результате полутора десятков лет реформирования у нас сформировалась модель рынка железнодорожных перевозок, не только не имеющая аналогов в мире, но даже никогда не планировавшаяся программными документами. Ее ядро составляет единственный владелец инфраструктуры и перевозчик-монополист, у которого почему-то нет вагонов; то есть примерно 80—85% всего железнодорожного комплекса находится в монопольном сегменте с регулируемыми тарифами и запретом на оборот почти всего инфраструктурного имущества. Это, к сожалению, царство дефицита во всем: в рельсах, локомотивах, провозных возможностях, инвестициях, ремонтах, зарплатах рабочим, новых технологиях, идеях, общечеловеческих ценностях и т. д. А 15—20% составляет конкурентный сегмент владельцев вагонов (операторов), где частная собственность, свободные цены и, конечно, сама конкуренция привели к профициту подвижного состава и ремонтных мощностей, к снижению ставок, к росту качества транспортной услуги и к сокращению издержек. Но у операторов подвижного состава почему-то нет локомотивов, и поэтому они не могут быть перевозчиками. Такова общая канва событий.

3. Что РЖД здорово, то клиенту — смерть

Особенности настоящего момента Фарид Хусаинов кратко определяет так: «В одних сегментах отрасли были проведены реформы, в других — не было, а в третьих — вообще происходят попытки вернуться к советской плановой экономике» (С. 128). При этом он конкретизирует: «Если в сфере оперирования вагонными парками, где были проведены реформы, где была создана конкуренция, куда допустили частный капитал, последние 10 лет наблюдается бурный рост (растут инвестиции, приобретаются новые вагоны, благодаря конкуренции

снижаются ставки на предоставление вагонов), то в незатронутых реформами сферах инфраструктуры и локомотивного хозяйства мы видим стагнацию, дефицит локомотивов и пропускных способностей, отсутствие стимулов к развитию и катастрофическое отставание развития инфраструктуры от потребностей транспортного рынка» (С. 128).

Автор напоминает, что в последние два десятилетия произошло снижение: на 18% — общего количества железнодорожных станций, на 9% — развернутой длины станционных путей, на 20% — длины приемо-отправочных путей, на 20% — длины сортировочных путей. При этом общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 60, а число отдельных пунктов с путевым развитием сократилось на 1065, или на 17%, в том числе разъездов — на 53%, обгонных пунктов — на 76%. Сами железнодорожники объясняют это нехваткой средств и постоянно апеллируют к правительству, требуя регулярной индексации тарифов и непрерывных субсидий.

Правда, следует отметить, что тенденция сокращения мощностей инфраструктуры ОАО «РЖД» сама по себе еще не является кризисом. С середины XX века железнодорожная сеть мира вообще уменьшается достаточно уверенно. Паровоз — это все-таки новшество XIX века, и возникшие позднее автомобильный и авиационный транспорт стали для него весьма успешными конкурентами. Например, в том же сборнике мы можем прочесть, что железнодорожная сеть США достигла своего максимума в 1920-е годы (420 тыс. км), а затем неуклонно сокращалась и сегодня составляет лишь 228 тыс. км.

Более того, рыночные реформы во всех странах, как правило, способствовали освобождению железных дорог от малодеятельных линий и неприбыльных активов, а также от неплатежеспособного спроса на перевозки. Однако при этом, во-первых, железные дороги начинали гораздо более гибко реагировать на потребности грузовладельцев и привлекать таким образом инвестиции, создавая новые мощности там, где они нужны. А, во-вторых, при сокращении сети после реформы всегда принципиально улучшалось качество работы железной дороги, ее клиентоориентированность. Ничего подобного у ОАО «РЖД» сегодня не наблюдается. Зато звучит много ни на чем не основанного бахвальства, аллилуйный пиар запущен на полную мощность, а кроме того, продолжается подмена понятий, с помощью которых следует оценивать деятельность железных дорог.

В этой связи, говоря о показателях работы, принятых на железнодорожном транспорте, Хусаинов пишет: «Многие из них по-своему удачны для анализа каких-то внутренних процессов собственника инфраструктуры, но зачастую непригодны для описания и понимания ситуации в отрасли». И далее автор приводит свой, ставший уже хрестоматийным, пример со стаканом: «Вы едете в поезде. Заказываете у проводника чай, а вам приносят его в грязном стакане и говорят: пейте быстро и через две минуты отдайте в соседнее купе. При этом проводник будет искренне считать, что оказанная им услуга чрезвы-

чайно хороша: по итогам квартала он улучшил показатель „оборот стакана“. И возможно, что он будет удивлен, если вы оцените качество услуги иначе» (С. 144).

А ведь на железной дороге показатель «оборот вагона» сегодня является просто каким-то фетишем. Его улучшением готовы объяснять полную ненужность всякой конкуренции, а ухудшение использовать как исчерпывающее доказательство того, что рынок — это вообще не для нас, поскольку он портит отчетность и забивает пути вагонами. С 2011 года ОАО «РЖД» с великим упорством изобретает и реализует разные схемы работы с так называемым консолидированным парком. То есть выделив в рыночный сегмент все свои вагоны (поскольку в условиях жесткого тарифного регулирования они приносили убытки), компания теперь пытается брать их в свое централизованное управление, чтобы они быстрее оборачивались. При этом показатели действительно несколько улучшаются, но привлеченный парк неизменно убыточен.

Хусаинов призывает на помощь научный метод, поясняя: «Можно выделить два подхода к вопросам улучшения качества. Первый — внутриотраслевой — повышение качества *транспортной работы*, ведущее, как правило, к снижению эксплуатационных расходов. Второй — выходящий в сферу взаимодействия с клиентом — это повышение качества предлагаемой *транспортной продукции*, ведущее к повышению доходности» (С. 144).

Автор приводит многочисленные примеры того, что отечественные железные дороги всегда имели более высокие по сравнению с американскими показатели качества работы, но при этом отличались крайне низким качеством транспортной продукции. Между тем понятно, что, если удастся за счет ускорения оборота вагона снизить издержки, то это хорошо. Но если одновременно вы по-хамски относитесь к клиенту и он уходит на другой вид транспорта, то скоро вы рискуете остаться вообще без груза и получите тогда нулевой оборот вагона с соответствующей доходностью.

4. Ретроградный соблазн

Но почему одни железные дороги умеют ловко гонять ничейные вагоны, не имея при этом денег на развитие, а другие разрешают клиенту забивать порожняком инфраструктуру, не слишком заботятся о проценте порожнего пробега и обороте вагона, не очень-то любят рассуждать о балансе интересов государства, транспортников и пользователей, но при этом издержки у них действительно низкие, а доходы позволяют держать инфраструктуру и подвижной состав в профиците? Все дело в стимулах.

Советскую железнодорожную систему понадобилось реформировать потому, что, как пишет Хусаинов, «это была в целом так называемая затратная модель экономики, не содержащая внутренних сти-

мулов к росту конкурентоспособности и клиентоориентированности, к сокращению расходов и увеличению качества продукции» (С. 298). Там не было самих экономических институтов, порождающих такие стимулы: частной собственности, конкуренции и свободных цен. (И Архипелага ГУЛАГа как альтернативного инструмента в последние десятилетия тоже уже не было.) А изменилось ли что-то принципиально теперь — после преобразований? В сегменте собственников вагонов — безусловно. Здесь появились все три вышеназванных «кита» рынка. Результат налицо.

А что изменилось в сегменте инфраструктуры и локомотивной тяги? Фарид Хусаинов констатирует: «Здесь сохраняются основные черты советского министерства — государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов к развитию и, как следствие, катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов перевозок и растущего вагонного парка, что приводит к повышенной загрузке пропускных и провозных мощностей и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста» (С. 561).

Что же делать? Что предлагают сами реформируемые? Фарид Хусаинов много внимания посвящает тем рецептам (они исходят в основном от железнодорожников), авторы которых, не мудрствуя лукаво, предлагают нам вернуться назад, по крайней мере в технологии организации перевозок. Автор пишет: «Появившиеся на рынке частные компании, словно вылупившийся из яйца цыпленок, вдребезги разбивают скорлупу старой системы управления вагонными парками, рассчитанной на централизованное управление вагонопотоками. Дискуссия о том, загнать ли цыпленка обратно в яйцо или выработать новые принципы его существования, — одна из самых острых дискуссий, идущих в отрасли в последние два-три года» (С. 129).

Автор тщательно исследует результаты работы советских железных дорог и перспективы переноса прежних технологических принципов в нынешний день, называя эти попытки «ретроградным соблазном». Он приходит к следующему выводу: «Как видно из графиков, в „золотой век“ плановой экономики, когда мастерству МПС не мешали ни частные операторские компании, ни рыночные отношения, ни „анархия“ различных логистических схем, скорость доставки была существенно ниже, чем, например, в 2005—2010 гг. — в период расцвета частных операторов подвижного состава. Таким образом, призывы вернуться к „позитивному опыту управления вагонными парками 1970—1980-х гг.“ отнюдь не гарантируют улучшения этих показателей» (С. 135).

Автор убежден, что технологические, инвестиционные и любые другие проблемные вопросы происходят не от реформ, а как раз наоборот — от их отсутствия. Сегмент подвижного состава говорит сам за себя, поскольку здесь достигнуты профицит предложения, сни-

жение ставок и выход на принципиально новый уровень качества обслуживания. Что же касается инфраструктуры, то если за рубежом «в условиях частной собственности она развивается в той мере, в какой это требуется экономике и даже „с запасом“, то мы с нашей государственной собственностью постоянно слышим жалобы (главным образом самого собственника) на недоразвитость инфраструктуры, но не видим ее развития» (С. 135). Поэтому «оптимальное направление развития отрасли — это создание условий для появления на рынке различных перевозчиков (а не только операторов, как сегодня), являющихся собственниками как инфраструктуры, так и подвижного состава. Они должны конкурировать друг с другом, в том числе на путях друг друга» (С. 136). То есть нужно стремиться к целевой модели конкуренции вертикально-интегрированных компаний, по крайней мере в той степени, в какой это практически возможно, формируя при этом, безусловно, и все другие формы конкуренции в сфере перевозок. В любом случае, необходимо эту тему обсуждать, готовить решения, ставить промежуточные цели, а не предавать анафеме с порога, как это делается сегодня в ОАО «РЖД».

5. Тяга к дефициту

Однако создать систему конкуренции вертикально-интегрированных компаний на базе единого монополиста технологически весьма сложно. Для таких перемен должны созреть условия, но деньги для развития ОАО «РЖД» необходимы уже сейчас. Сама компания хотела бы их просто получать из госбюджета (как, например, более половины триллиона рублей на развитие БАМа и Транссиба), а не зарабатывать. Но, по всей видимости, не все еще в нашем государстве стали такими неумеренными государственниками, а потому есть основания полагать, что либерализация затратной железнодорожной экономики будет постепенно идти по пути снятия все большего количества барьеров для частного капитала.

По этому поводу Хусаинов пишет: «Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта, по-видимому, должно заключаться в либерализации недореструктурированных сегментов: реструктурировании формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта (не только за счет приватизации, но и за счет строительства частных линий), появлении независимых перевозчиков со своими локомотивами и в конечном счете — формировании набора рынков (рынка железнодорожных грузовых перевозок, рынка тяги, рынка предоставления вагонов и т. д.) как наиболее эффективного механизма балансирования спроса и предложения на транспортные услуги» (С. 567).

Одним из таких «недореструктурированных» сегментов является локомотивная тяга. Поскольку именно в этом вопросе в ближайшее время развернется очередная борьба между монополистом и государством, следует остановиться на нем отдельно.

В Программе реформы локомотивная тяга, в отличие от предоставления услуг инфраструктуры, отнесена к потенциально-конкурентным сегментам. И то, что она до сих пор по факту находится в монопольном положении, можно рассматривать как акт насильственного и противоправного удерживания монополистом в плену игрока рынка, который давно уже должен быть освобожден.

Но ОАО «РЖД» всегда яростно сопротивлялось появлению института частных локомотивов. Почему? Во-первых, железнодорожников сильно напугал профицит вагонов, которыми они теперь не знают, как управлять, и получить еще и изобилие локомотивов на дефицитной инфраструктуре для ОАО «РЖД» смерти подобно. Во-вторых, частные локомотивы нужны для появления независимых перевозчиков. Но даже такой несопоставимо более рыночный по сравнению с другими руководителями ОАО «РЖД» человек, как председатель совета директоров Кирилл Андросов, по этому поводу сказал следующее: «В либерализации локомотивов нет ничего страшного, но мы должны все хорошо понимать, что за правильными словами о либерализации на выходе будет стоять покупка или строительство локомотивов силами операторских компаний для эксплуатации собственных поездных формирований на наиболее доходных маршрутах. Особенности существующей системы тарифного регулирования отрасли, сохранение системы перекрестного субсидирования внутри грузовых перевозок позволят частникам выбирать наиболее прибыльные маршруты для перевозок, лишая тем самым РЖД источников для компенсации убытков от перевозки низкодоходных грузов»².

Естественно, ему вторят в специально созданном для защиты интересов ОАО «РЖД» Институте проблем естественных монополий: «По аналогии с принципами работы частных операторов частные перевозчики „отъедят“ самые высокоприбыльные перевозки, оставив ОАО „РЖД“ низкодоходные или убыточные». После этого остается лишь развести руками и сказать словами Фариды Хусаинова: «Да, действительно, появление конкуренции там, где раньше была монополия и барьеры входа были установлены государством, зачастую приводит к тому, что монополия может потерять свои доходы. И если ваша цель — не допустить развития конкуренции и снижения доходов монополии, то этот аргумент можно признать верным» (С. 539).

Если следовать такой логике, то в интересах ОАО «РЖД» следует запретить перевозки нефти водным транспортом, а пассажиров — самолетами, потому что речники каждое лето забирают у железнодорожников существенные объемы перевозок нефтяных грузов, а авиаторы вообще за последние несколько лет увеличили пассажиропоток в два раза, в то время как железная дорога 15% потеряла. От этих рынков — только одни обиды. Запретить!

² ПРАЙМ. 2013. 21 октября. <http://1prime.ru/transport/20131021/768562896.html>.

Но здесь позицию ОАО «РЖД» разделяют не слишком многие. Например, руководитель ФАС Игорь Артемьев на заседании правительства в июле 2013 года заявил, что обсуждающийся уже пять лет вопрос о либерализации рынка локомотивной тяги имеет простое решение. «Если попытаться лишний раз не усложнять и не призывать дьявола, который сидит в деталях, то я искренне не могу понять, почему наши частные компании не могут получить локомотивы, формировать собственные поездные формирования, платить РЖД за систему безопасности и пользование инфраструктурой и устроить конкуренцию на маршрутах», — сказал глава ФАС. При этом он подчеркнул, что так работают все другие виды транспорта и никого не удивляет, что мы летаем на частных самолетах, которые пользуются государственной инфраструктурой в аэропортах или что частные пароходы причаливают к государственным причалам. «Это и есть ключевой вопрос четвертого этапа реформы, который мы никак не можем решить. Он сложный, но, вообще говоря, простой. Потому что в других сферах это давно решено», — резюмировал Игорь Артемьев³.

ФАС поддерживают многие промышленные лоббисты, которых не устраивают железнодорожные дефициты, и в октябре 2013 года Президент РФ Владимир Путин на совещании по развитию нефтехимической промышленности в Тобольске предложил-таки ОАО «РЖД» заняться вопросом либерализации рынка локомотивной тяги. Он, в частности, сказал, что «если это сегодня уже смотрится как естественный ограничитель, то нужно подумать о том, чтобы делать дальнейшие шаги», например привлечь «частные деньги — с соответствующим регулированием, конечно». Правительству было дано соответствующее поручение, и в начале декабря Аркадий Дворкович провел совещание по вопросу либерализации локомотивной тяги, на котором рассматривались три возможных варианта: создание локальных перевозчиков и поездных формирований, а также аренда частных локомотивов ОАО «РЖД».

Наряду с этим утвержденный правительством План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте предписывает Минтрансу подготовить программу мер по формированию условий привлечения частных инвестиций в локомотивную тягу, включая вопросы организации работы локальных перевозчиков, а также план ее реализации в 2014—2015 годах. В настоящее время проект программы и плана сформирован Минтрансом и с июня 2014 года находится на согласовании.

Как бы то ни было, но дело стронулось с мертвой точки, хотя ОАО «РЖД» и сделает все, чтобы ограничить его реализацию, поскольку в проведенной им Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок есть только «локальные перевозчики» (на небольших

³ http://www.fas.gov.ru/fas-in-press/fas-in-press_37270.html.

тупиковых ветвях), да и то монополист соглашается на вариант конкуренции работы лишь «за маршрут» и категорически против схемы «на маршруте». Компания представила в Минтранс свои предложения по выделению для работы локальных перевозчиков по системе «конкуренция за маршрут» двенадцати тупиковых веток регионального значения протяженностью от 200 до 700 км.

Тем самым ОАО «РЖД» хочет спустить на тормозах также и принятое положение о равном доступе национальных перевозчиков к инфраструктурам стран Евроазиатского союза, поскольку он должен осуществляться в соответствии с национальной правовой базой. Милостиво разрешить «Казахстан темир жолы» поучаствовать в конкурсе за франшизу где-нибудь на аппендиксе «Мурмаши—Заполярная» — это, конечно, большое достижение монополистической деятельности.

Между тем Фарид Хусаинов уверен, что идти все дальше по пути либерализации тяги нас заставит сама жизнь. И если владелец инфраструктуры не видит никаких способов развивать свое хозяйство, кроме как за счет выклянчивания денег у правительства, то другие участники рынка будут стремиться к иным источникам инвестиций. Хусаинов пишет: «Сейчас мы наблюдаем, как компании, вставшие на ноги в операторском бизнесе, понимают, что в его рамках им тесно, и готовы стать полноценными перевозчиками. Следующим этапом логически становится то, что частные перевозчики (со своими локомотивами, разумеется) в процессе роста „упрутся в потолок“ из неразвивающейся инфраструктуры, проблема инфраструктуры еще более обострится и новые перевозчики будут вынуждены пробить этот потолок — начать инвестиции в строительство инфраструктуры в различной форме. И тогда возникнут все предпосылки к развитию инфраструктуры и ликвидации ее дефицита» (С. 139).

Разумеется, в одной рецензии невозможно затронуть все аспекты такой широкой темы, как рыночные реформы на железнодорожном транспорте. Я постарался показать некоторые из них. При этом, конечно, можно не соглашаться с Фаридом Хусаиновым по тем или иным вопросам, но нельзя не признать, что все они чрезвычайно актуальны и их нужно активно обсуждать, а не замалчивать, как это стараются делать в ОАО «РЖД».

Вряд ли найдется среди нашей аудитории человек, который желал бы отечественной железнодорожной отрасли стагнации или упадка. Напротив, ожидалось, что реформа выведет железные дороги России из дефицитного состояния, даст равные с другими видами транспорта возможности, наделит необходимыми правами, стимулами и инструментами для эффективной работы и развития. Но пока этого, к сожалению, не произошло. Поезд, начав было движение из тупика, замедлил ход и остановился. Куда он теперь поедет — снова в тупик? Автор предлагаемого нам сборника статей — оптимист. И это радует.

Andrey GURYEV, Cand. Sci. (Hist.). E-mail: guryevandrey@yandex.ru.

Information and consulting agency “IFOLine-Analytics” (28, Kima prosp., St. Petersburg, 199155, Russian Federation).

**Underreformed Segments and “Turnover Cup”
(Book Review Farid Khusainov “Railways and the Market”)**

Abstract

Subject of studies published in peer-reviewed collection of the articles by Farid Khusainov — in the opinion of the author reviews — is very complex, dramatic, waged with varying success struggle for the railroad between the forces of economic freedom and modernization, on the one hand and archaic forms of traditionalism and bureaucracy — on the other. Review focuses the reader’s attention on the fact that if a segment of cars were carried out reforms in other segments — continues to fight for something that would reform they are not touched. Thus, the locomotive traction is still in fact is in a monopoly position, which can be regarded as an act of violent and unlawful retention of a monopoly in the captive market players who have long to be released. It is noted that all the materials are written peer-reviewed collection vivid, bright, in a polemical manner, the scientific approach is accompanied by a journalistic direction, and the argument is designed not only for professionals but also for a wide range of readers.

Key words: railways, reform, monopoly, market of transport services, de-monopolization.