

На книжную полку

ПЕРСПЕКТИВА — В ПРОДОЛЖЕНИИ РЕФОРМ

О монографии Ф. И. Хусаинова «Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации»*

Дмитрий МАЧЕРЕТ^а

^а Доктор экономических наук, профессор,
Московский государственный университет
путей сообщения (МИИТ)
(127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9).
E-mail: macheretda@rambler.ru

Экономика • Политика

ОΙΚΟΝΟΜΙΑ • POLITIKA

Железнодорожный транспорт, на который приходится свыше 45% грузооборота транспортной системы России (а без учета трубопроводов — свыше 85%) и более 25% пассажирооборота, значимо влияет на функционирование всей экономики страны и качество жизни людей, а наряду с этим является чутким индикатором происходящих изменений в социально-экономическом развитии и в экономической политике. Поэтому исследования экономики российских железных дорог, реформирования отрасли значимы и интересны не только для отраслевых специалистов, но и для широкого научного и экспертного сообщества, представителей бизнеса и государственных регулирующих органов.

Значительную (если не большую) часть таких исследований можно разделить на две группы.

Во-первых, это труды узкоотраслевых специалистов, детально разбирающихся в особенностях работы железных дорог, но нередко далеких от общеэкономической методологии и фило-

Аннотация

В монографии Фариды Иосифовича Хусаинова проанализирован ход реформы одной из ключевых отраслей российской экономики — железнодорожного транспорта — и рассмотрены ключевые экономические проблемы отрасли. Автор приходит к обоснованному выводу, что эти проблемы обусловлены прежде всего незавершенностью проводимых реформ. Размышления над книгой Ф. И. Хусаинова позволяют сделать заключение о том, что перспектива долгосрочного эффективного развития не только железнодорожной отрасли, но и всей российской экономики лежит в плоскости углубления рыночных реформ и развития рыночных институтов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, инфраструктура, «невидимая рука рынка».

JEL: L51, L92, N70, P21.

* Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации: монография. М.: Наука, 2015. 272 с.

софии, специализирующихся исключительно на «конкретных расчетах» и стремящихся к их бесконечной детализации и математизации. «Однако, — как отмечал Людвиг фон Мизес, — все эти старания обречены на неудачу, если не будут базироваться на прочном фундаменте знания экономической теории. Экономическая теория... неизменно имеет дело со взаимосвязанностью всех феноменов деятельности. Катаклизмические проблемы не будут заметны, если рассматривать каждую отрасль производства по отдельности» [Мизес, 2008. С. 820]. Уместно вспомнить в этой связи и гегелевский метод восхождения от абстрактного к конкретному, примененный Карлом Марксом для экономических исследований. Очевидно, что отсутствие надежной теоретической основы, ясных философских («абстрактных») представлений не позволит «восходить» к какой-либо конкретике — это будет не восхождение, а блуждание в дебрях единичных факторов, когда «за деревьями не видно леса».

Для второй категории исследований характерна противоположная крайность — отсутствие детальных представлений об экономической специфике транспорта (в том числе железнодорожного), который существенно отличается от промышленного производства, а также об особенностях конкретных периодов развития отечественной железнодорожной отрасли, факторах тех или иных изменений. В этом случае «восхождения к конкретному» тоже не получается.

Но есть в отечественной экономической науке о транспорте и другая традиция, идущая от Сергея Юльевича Витте и Константина Яковлевича Загорского, сочетающая глубину общетеоретических представлений о сущности и взаимосвязях экономических явлений и процессов с конкретными знаниями особенностей транспортной деятельности, включая не только экономические взаимоотношения, но и специфику железнодорожной техники, технологии и статистики. К продолжателям этой традиции можно с полным правом отнести Ф. И. Хусаинова, в исследованиях которого энциклопедизм и теоретическая глубина сочетаются со знанием железнодорожной экономической практики, организации перевозок, весьма специфичной системы отраслевых технико-экономических показателей и особенностей их учета и расчета. Это позволяет автору верно оценивать суть и выявлять причины происходящих в ходе реформы российской железнодорожной отрасли изменений, развенчивая мифологические представления (например о том, что рост порожнего пробега грузовых вагонов был вызван приватизацией вагонного парка [Хусаинов, 2015. С. 207—210]) и раскрывая проявление в специфических условиях российской железнодорожной отрасли общеэкономических тенденций и феноменов, таких как «невидимая рука рынка» [Хусаинов, 2015. С. 79—80, 116].

Последнее особенно ценно по двум причинам. Во-первых, потому, что сегодня как никогда важно показывать, что никакие особенности отрасли, страны или исторического периода, никакие решения, даже, по афористичному выражению Михаила Жванецкого, «самые реши-

тельные из всех решений», не в состоянии отменить или изменить действие универсальных экономических закономерностей, которое так же неотвратимо, как и действие законов физики (хотя имеет другую природу и познаётся другими методами).

Во-вторых, в периоды экономической «турбулентности» и кризисов обычно получают широкое распространение (в том числе среди ученых-экономистов; см., например: [Басу, 2014]) представления о том, что «невидимая рука рынка» либо не действует вообще; либо эффективно действовала во времена Адама Смита, но теперь всё изменилось; либо ее действие разрушительно, а потому должно быть обуздано и заменено благотворным государственным регулированием во имя неких «высоких коллективных целей», а не «низменного частного интереса». И чрезвычайно важно показать, как это сделал автор, что допущение рыночных отношений даже в отдельных сегментах в целом зарегулированной железнодорожной отрасли, в условиях далеких от совершенства институтов в российской экономике, позволило в течение одного десятилетия решить хроническую, имеющую более чем полувековую историю проблему дефицита вагонного парка без каких-либо государственных инвестиций. Частные инвесторы, владельцы множества операторских компаний, заботясь, безусловно, каждый о собственной выгоде, сообща решили важную — даже не отраслевую, а общеэкономическую проблему, которая возникла еще в годы «первых пятилеток» при создании централизованной экономики [Мачерет, 2015b] и не была решена в рамках этой экономики, несмотря на все усилия государства. Иными словами, всё произошло ровно таким образом, как об этом писал Адам Смит, объясняя феномен «невидимой руки» [Смит, 2009. С. 442—443].

В монографии Ф. И. Хусаинова применительно к проблемам реформирования железнодорожного транспорта раскрывается целый ряд важнейших теоретических концепций. Автор, опираясь как на методологические подходы корифеев экономической науки (не только Смита, но и Фридриха Августа фон Хайека, Леонида Витальевича Канторовича, Яноша Корнаи, Альберта Хиршмана), так и на работы многих представителей различных направлений изучения сферы транспорта, ясно формулирует собственные оригинальные методические положения и аналитические выводы.

Так, опираясь на обоснованную Корнаи имманентность дефицита централизованно регулируемой экономике, а профицита — рыночной, автор показывает, что именно сохранение жесткого регулирования инфраструктурно-перевозочного сегмента железнодорожной отрасли (в отличие от дерегулированного оперирования вагонным парком) послужило причиной дефицита железнодорожной инфраструктуры.

Следует согласиться как с выводом о том, что «основной проблемой железных дорог сегодня является отставание развития инфраструктуры от темпов роста парка вагонов и грузооборота» [Хусаинов, 2015. С. 198], так и с предложением либерализации инфраструктурных тари-

фов (с привлечением частного капитала в данный сегмент железнодорожного бизнеса) в качестве приоритетного решения данной проблемы.

Необходимо отметить, что государственной Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте еще в 2001 году определено: «Государственное регулирование будет постепенно заменено рыночными механизмами регулирования во временно-монопольном и конкурентном секторах» [Программа структурной реформы..., 2001. С. 12]. При этом к конкурентному сектору был отнесен широкий спектр перевозок, включая перевозки повышенного качества, перевозки энергоносителей, перевозки при наличии альтернативной транспортной инфраструктуры, транзитные перевозки и перевозки в прямом международном сообщении [Программа структурной реформы..., 2001. С. 41].

Что касается привлечения частного капитала в инфраструктуру, то в части строительства новых железнодорожных линий оно было предусмотрено принятой правительством в 2008 году Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года [Стратегическое развитие..., 2008], но также по разным причинам, в том числе и вследствие государственного регулирования тарифов, остается несущественным.

Всё это свидетельствует об актуальности ключевой темы монографии Ф. И. Хусаинова — незавершенности реформирования и нерешенности стратегических задач в железнодорожной отрасли.

В настоящее время в научном сообществе выдвигаются различные варианты привлечения частного капитала не только в новую, но и в действующую железнодорожную инфраструктуру — от долевой собственности в конкретных инфраструктурных активах [Лапидус, Мачерет, 2015] до акционирования ряда железнодорожных линий [Мазо, 2015]. Выбор конкретных вариантов решения этой задачи требует серьезных научных исследований и дискуссий. Но понимание ее принципиальной необходимости уже становится частью повестки дня.

Дискуссионной и отчасти дуалистичной представляется позиция автора по вопросу организационно-экономической модели использования локомотивной тяги. С одной стороны, он отмечает преимущество перевозчиков, владеющих как инфраструктурой, так и подвижным составом. С другой — предлагает опережающую либерализацию рынка локомотивной тяги с ее отделением от инфраструктуры, полагая, что через обострение инфраструктурного дефицита это приведет к росту инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры [Хусаинов, 2015. С. 126]. Однако, по имеющимся оценкам, дополнительные издержки различных участников транспортного рынка в результате отделения локомотивной тяги от инфраструктуры и нарушения существующей единой технологии инфраструктурно-тягового обеспечения перевозок могут быть чрезвычайно велики [Научное обеспечение..., 2014. С. 71—78]. Поэтому представляется предпочтительным развитие в отрасли рыночных механизмов при сохранении единства инфраструктуры и локомотивной тяги.

Возвращаясь к теме взаимосвязи рыночных отношений с профицитом (избытком) экономических благ, которая является лейтмотивом монографии Ф. И. Хусаинова, соглашусь с основанным на работах Корнаи и на собственном анализе автора выводом о том, что только «...когда предложение превышает спрос,.. мы получаем "нормальный" рынок» [Хусаинов, 2015. С. 238].

С этим тезисом несколько диссонирует замечание, что «избыток не всегда вещь приятная: избыток продукции в рыночной экономике приводит к кризисам перепроизводства, избыток трудовых ресурсов — к безработице» [Хусаинов, 2015. С. 107]. По сути, это замечание тяготеет к старой марксистской концепции кризисов перепроизводства как неизменного спутника капитализма, свободного рынка. Однако развитие экономической теории в XX веке позволило сделать вывод о том, что причиной кризисов является не избыток экономических благ, формируемый свободным рынком («перепроизводство»), а совсем иное — кредитная экспансия, подпитываемая интервенционизмом и приводящая к «перегреву» экономики. А «спусковым крючком» служит закономерно возникающая в этих условиях нехватка комплиментарных факторов производства для продолжения «бума» [Мизес, 2008, 2012].

Очевидно, что, высказывая упомянутое замечание, автор не собирался становиться на марксистские позиции в отношении капитализма и рынка, и обратить на него внимание стоило лишь для того, чтобы предостеречь читателей от подобной интерпретации. Ф. И. Хусаинов глубоко знает и успешно применяет методологию австрийской экономической школы, прежде всего Хайека, и в рецензируемой монографии последовательно раскрывает экономическую несостоятельность интервенционизма.

Казалось бы узкоотраслевую задачу организации управления вагонопотоками, которую многие считают в большей степени технологической, чем экономической, автор совершенно справедливо рассматривает как частный случай общеэкономической дилеммы: «кто лучше распорядится ресурсами — „анархический“ рынок или „мудрый“ планировщик?» [Хусаинов, 2015. С. 196]. И убедительно доказывает, используя как дедуктивную логику и статистический анализ, так и яркие метафоры, что попытка встроить ориентированную на сигналы рынка деятельность современных экономических субъектов — грузоотправителей, операторов — в сформированные в первой половине прошлого столетия схемы централизованного планирования и управления грузовыми перевозками — «это попытка смотреть на сложные явления сквозь призму очень упрощенного понимания экономики» [Хусаинов, 2015. С. 199], приводящая к ухудшению работы транспорта, к снижению эффективности перевозок. А потому такой, называемый автором технологическим, подход «...очень опасен ...и несет за собой некоторые риски и опасности для всех субъектов рынка транспортных услуг...» [Хусаинов, 2015. С. 199—200].

На мой взгляд, рассмотренная в монографии тема является прекрасной иллюстрацией мысли Хайека: *«порядок, вырастающий из множества разрозненных индивидуальных решений, принятых на основе разнородной информации, не может определяться общепринятой шкалой относительной важности различных целей»* [Хайек, 1992. С. 138].

Кстати, нелишне напомнить и хайековское понимание истоков этого неистребимого желания измерить всех по единой шкале, причесать под одну гребенку и заставить ходить строем — «отчасти оно представляет собой пережиток инстинктивной и осмотрительной микроэтики малого стада, в котором всеми одинаково понимаемой целью было удовлетворение видимых потребностей лично знакомых соплеменников...» [Хайек, 1992. С. 141]. Другими словами, речь идет не просто о попытке вернуться на 30—60 лет назад, в период «золотого века» советских железных дорог, миф о котором был убедительно развенчан автором [Хусаинов, 2013], а, вероятно, о неосознанном стремлении к глубокому провалу в архаику. Не случайно и сам Ф. И. Хусаинов, метафорически иллюстрируя такие стремления, вспоминает эпоху строительства древних пирамид [Хусаинов, 2015. С. 199].

Об этих архаических корнях создания всевозможных организационных «пирамид» и «вертикалей», сколь бы совершенными они ни казались с «технологической», «инженерной» точки зрения, об их принципиальном несоответствии сетевой парадигме современного «расширенного порядка человеческого сотрудничества» [Хайек, 1992], сколь бы хаотичной она, в свою очередь, ни казалась, нужно всегда помнить и не забывать напоминать другим. Напоминать настойчиво, не боясь стать жертвой массовых представлений о том, что «инженер — это человек, который действительно делает дело, а экономист — это гнусный субъект, который, сидя в своем кресле, разглагольствует, почему усилия инженера, предпринимаемые из самых лучших побуждений, идут прахом» [Хайек, 2011. С. 151].

Ф. И. Хусаинов не устает в своих статьях, книгах, лекциях, интернет-публикациях доказывать неэффективность и тщетность всевозможных попыток архаизации. «Это тупиковое направление, — делает он однозначный вывод. — Отобрать вагоны у собственников и вернуться к советской модели управления парками уже невозможно» [Хусаинов, 2015. С. 194]. Безусловно, это справедливо в отношении не только вагонных парков и железнодорожного транспорта, но и экономики вообще, и данный вывод вселяет долгосрочный исторический оптимизм. Однако «здесь и сейчас» подобные предложения, в которых конфискация частного бизнеса, по сути, представляется как возмездная сделка во имя общих интересов, продолжают высказываться (см., например: [Шапкин и др., 2015]). Ф. И. Хусаинов прямо пишет о том, что реализация таких требований стала бы грубейшим нарушением фундаментальных принципов свободы контракта и неприкосновенности частной собственности [Хусаинов, 2015. С. 205] — принципов, являющихся необходимым условием эффективного развития и роста благосостояния большинства.

Важная и чрезвычайно удачная методологическая находка рецензируемой монографии — рассмотрение проблемы «ухода» грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный сквозь призму концепции Хиршмана «выход, голос и верность». Подобный взгляд позволяет более полно рассматривать процессы конкуренции на транспорте, чем это обычно принято делать в транспортной науке.

Выполненный на этой методологической основе анализ позволил автору обосновать важное для транспортной экономики положение, развивающее теорию качества и конкурентоспособности железнодорожных перевозок. «В конечном счете, интегральным показателем качества транспортного обслуживания является конкурентоспособность железнодорожного транспорта, выражающаяся в том числе в динамике притока—оттока грузов с конкурирующих видов транспорта» [Хусаинов, 2015. С. 137]. Хотелось бы видеть методическое и аналитическое развитие этого положения в последующих исследованиях автора — ведь здесь мы опять же сталкиваемся с частным случаем более общих подходов. Точно так же качество институтов и жизни в той или иной стране или в регионе можно оценивать по притоку—оттоку финансового и, самое главное, человеческого капитала из других стран и регионов, а не по многочисленным и разнородным критериям.

Развивая в монографии проблему оценки качества и эффективности железнодорожных перевозок, автор справедливо пишет о том, что такую оценку нельзя осуществлять на основе внутриотраслевых показателей качества работы, таких как оборот вагона или процент порожнего пробега. Безусловно, для клиентов важны именно показатели качества обслуживания — прежде всего скорость, надежность и сохранность доставки грузов, а общим мерилom должны быть экономические результаты.

Улучшение отдельных показателей эксплуатационной работы железных дорог (того же оборота вагона или веса поезда), особенно несистемное, без учета влияния на изменения других показателей, действительно может вступать в противоречие как с показателями качества транспортного обслуживания, так и с экономическими результатами перевозок и в этих случаях не должно быть приоритетом [Мандриков, Мачерет, 1992].

Но отмечая возможную противоречивость названных групп показателей, нельзя забывать о том, что это — противоречивость в рамках единства. Поэтому высказанный в полемике с апологетами «производственного» подхода тезис «на самом деле, с точки зрения экономиста, не так важно, сколько тонн перевез ваш вагон» [Хусаинов, 2015. С. 218] представляется не вполне точным. Конечно, важно не только это, важно также, какой груз, по какому маршруту, по какому тарифу и за какой срок был перевезен. Но и сколько тонн перевез вагон, с экономической точки зрения крайне важно. Высокий уровень эксплуатационных показателей работы железных дорог (веса и скорости поездов, производительности вагонов и локомотивов и др.)

действительно может сочетаться с низким качеством транспортного обслуживания (низкой скоростью доставки грузов и значительными нарушениями установленных сроков доставки, большими потерями в процессе перевозки). Это было характерно, в частности, для советских железных дорог, что прекрасно показано в монографии.

Да, высокое качество *работы* железных дорог не является *достаточным условием* высокого качества транспортного обслуживания и эффективности перевозок, но служит *необходимым условием* для этого [Мачерет, Измайкова, 2015]. Наиболее преуспевшие в повышении эффективности перевозок и качества обслуживания железнодорожные системы, например железные дороги США (охватывающие также часть железнодорожных сетей Канады и Мексики), добились столь впечатляющих результатов благодаря высочайшему уровню натуральных производственных показателей, таких как вес поезда и производительность труда, а не вопреки ему.

Остановиться на этой теме необходимо для того, чтобы избежать некорректного использования тезисов Ф. И. Хусаинова в дальнейшей научной полемике, необоснованных выводов о том, что рыночная экономика нацелена исключительно на рост прибыли и пренебрегает реальной эффективностью использования ресурсов, «хищнически» расходует их ради сиюминутных частных интересов в ущерб всему обществу и т.д. А подобные высказывания не затерялись в пыльных подшивках советских газет и журналов, они — реалии сегодняшних экономических дискуссий (см.: [Персианов, 2015]).

На самом деле именно рыночная экономика обеспечивает высочайший уровень физической, натуральной производительности производственных ресурсов, и прежде всего самого важного и ценного в современных условиях ресурса — человеческого капитала. Это видно хотя бы из сопоставления уровня и динамики производительности труда на северо-американских и отечественных железных дорогах за последнее столетие. А если и происходит (не без участия интервенционизма) «отрыв» динамики денежных показателей, например капитализации компаний, от роста реальной производительности и эффективности, что, по мнению авторитетных ученых [May, 2009], послужило одной из причин последнего глобального экономического кризиса, то саморегулирующийся рыночный механизм, пресловутая «невидимая рука рынка», рано или поздно приводит их в соответствие.

Продолжая тему взаимосвязи показателей качества обслуживания и производительности использования ресурсов в контексте рецензируемой монографии, обратим внимание еще на один аспект. Автор, продемонстрировав на основе статистического анализа, что показатели как процента порожнего пробега вагонов, так и скорости и надежности доставки грузов не ухудшились в условиях роста доли частного парка и количества частных владельцев вагонов (а в отдельные годы — даже улучшались), далее отмечает, что в 2011—2012 годах при некотором снижении количества частных соб-

ственников вагонов (с более 2000 до менее 1900) произошло существенное падение скорости движения поездов и доставки грузов, а доля отправок, доставленных с просрочкой, резко (в 2—3 раза) возросла. Сопоставляя эти факты, он приходит «к парадоксальному выводу: при снижении числа собственников вагоны по сети едут медленнее, а просрочка увеличивается» [Хусаинов, 2015. С. 211].

Но, как известно, «после этого — не значит вследствие этого». Конечно, некоторое снижение числа операторских компаний не могло стать причиной кардинального ухудшения качества доставки грузов. Очевидно, что это тоже пример полемического «перехлеста» в дискуссии с теми, кто полагает, «что в неэффективности „виноваты“ частные операторы, которые „мешают работе“» [Хусаинов, 2015. С. 211].

Верный же ответ можно извлечь из проделанного Ф. И. Хусаиновым анализа. На странице 157 приведена диаграмма, из которой видно, что увеличивающееся с 2003 года количество грузовых вагонов в расчете на 1 километр эксплуатационной длины именно в 2011 году превысило уровень 1993 года (начального года рассматриваемой динамики), а в 2012—2013 годах продолжало динамично расти. Очевидно, именно в этот период была нарушена технологически оптимальная пропорция между инфраструктурным развитием и количеством подвижного состава, и, как выявлено в исследовании [Мачерет, Рышков, 2014], вступил в действие закон убывающей отдачи, одним из следствий которого на железных дорогах стало замедление и снижение надежности перевозок. Естественно, частные операторы, покупавшие вагоны в ответ на растущий спрос, в этом «не виноваты», как не виноваты покупатели, пришедшие перед праздником в супермаркет и обнаружившие, что проходы между витринами слишком узки для множества тележек, а кассовых аппаратов недостаточно и к ним выстраиваются очереди. «Виновата» уже упомянутая и достаточно полно раскрытая в монографии основная сегодняшняя проблема развития российских железных дорог — недостаточность инфраструктуры по отношению к предъявляемому спросу на перевозки.

Безусловно, в рамках рецензии невозможно даже упомянуть, а уж тем более — раскрыть все вопросы, рассматриваемые Ф. И. Хусаиновым в очень интересной, емкой и своевременной монографии. Но в заключение хочется сказать еще об одном весьма важном аспекте.

Через призму анализируемого в монографии реформирования российской железнодорожной отрасли видна необходимость проведенных в стране реформ, справедливо называемых автором «благотворными реформами 90-х», однако считающихся многими вредными и разрушительными.

На железнодорожном транспорте структурные реформы оказались отложенными, он был последней отраслью, где, как в советское время, государственное управление продолжало совмещаться с хозяйственным, и в таком виде пытался приспособиться к новой, рыночной, реальности. Определенные — и немаловажные — реформы

проводились внутри этой, ставшей анахронизмом, системы управления: создание Системы фирменного транспортного обслуживания под совершенно непривычным тогда лозунгом «Клиент — король!», совершенствование внутриотраслевого экономического управления, главной целью которого было снижение уровня эксплуатационных издержек и тарифов за счет одновременного формирования собственных источников для роста инвестиций, необходимость которого к концу 1990-х годов стала очевидной. Но, как известно, «никто не вливает молодое вино в мехи ветхие». Ни мотивировать клиентоориентированную работу, ни даже ликвидировать дефицит погрузочных ресурсов в рамках полностью изжившей себя министерской системы хозяйственного управления не получилось — не говоря уже о создании условий для масштабного инфраструктурного развития. И с задержкой относительно других сфер российской экономики в 2003 году на железнодорожном транспорте началась масштабная (хотя и эволюционная) рыночная реформа.

Таким образом, проведение серьезных улучшений в рамках системы государственного хозяйственного управления не удалось — «министерская альтернатива» не сработала. Это лишнее свидетельство того, что и в экономике страны в целом никакой принципиальной альтернативы проведению рыночных реформ не было и нет. Один из ключевых выводов автора о том, что «основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не столько реформами и монополизацией, сколько недореформированием и незавершенностью проводимых реформ» [Хусаинов, 2015. С. 128], также выходит за рамки отрасли. И в экономике страны в целом, и в железнодорожной отрасли, являющейся ее составной частью, «рыночные механизмы позволяют преодолеть кризис и обеспечить восстановление экономического роста. Но их действие должно опираться на адекватную институциональную основу и не сдерживаться избыточным регулированием» [Мачерет, 2015а]. Поэтому перспектива долгосрочного эффективного развития и российских железных дорог, и российской экономики в целом может быть найдена только в плоскости углубления рыночных реформ и развития рыночных институтов. Рассматриваемая монография Ф. И. Хусаинова, как и другие работы автора, вносит существенный вклад в этот поиск.

Литература

1. Басу К. По ту сторону невидимой руки: Основания новой экономической науки. М.: Изд-во Института Гайдара, 2014.
2. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Современные проблемы развития и реформирования железнодорожного транспорта // Вестник ВНИИЖТ. 2015. № 6. С. 3—8.
3. Мазо Л. А. Некоторые проблемы организации рынка грузовых перевозок, ценообразования и пути их решения // Вектор транспорта. 2015. № 4. С. 27—35.
4. Мандриков М. Е., Мачерет Д. А. Транспортное обслуживание в условиях рыночной экономики // Железнодорожный транспорт. 1992. № 1. С. 56—59.

5. *Мау В. А.* Глобальный кризис: опыт прошлого и вызовы будущего // *Экономическая политика*. 2009. № 4. С. 47—61.
6. *Мачерет Д. А.* Динамика железнодорожных перевозок грузов как макроэкономический индикатор // *Экономическая политика*. 2015а. Т. 10. № 2. С. 133—150.
7. *Мачерет Д. А.* Экономика первых пятилеток в «зеркале» железнодорожного транспорта // *Экономическая политика*. 2015б. Т. 10. № 4. С. 87—112.
8. *Мачерет Д. А., Измайкова А. В.* Инновационные подходы к измерению и повышению качества работы железнодорожного транспорта // *Железнодорожный транспорт*. 2015. № 10. С. 74—77.
9. *Мачерет Д. А., Рышков А. В.* Проявление закона убывающей отдачи в условиях ограничения развития железнодорожной инфраструктуры // *Экономика железных дорог*. 2014. № 7. С. 12—21.
10. *Мизес Л. фон.* Теория экономического цикла. Челябинск: Социум, 2012.
11. *Мизес Л. фон.* Человеческая деятельность: трактат по экономической теории. Челябинск: Социум, 2008.
12. Научное обеспечение инновационного развития и повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта: коллективная монография членов и научных партнеров Объединенного ученого совета ОАО «РЖД» / Под ред. Б. М. Лapidуса. М.: Mittel Press, 2014.
13. *Персианов В. А.* Конкуренция сплошь и рядом носит разрушительный характер // *Вектор транспорта*. 2015. № 4. С. 52—55.
14. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев А. С. Мишарин, А. В. Шаронов, Б. М. Лapidус, П. К. Чичагов, Н. М. Бурносов, Д. А. Мачерет. М.: МЦФЭР, 2001.
15. *Смит А.* Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Эксмо, 2009.
16. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России / Под ред. Б. М. Лapidуса. М.: МЦФЭР, 2008.
17. *Хайек Ф. А.* Индивидуализм и экономический порядок. Челябинск: Социум, 2011.
18. *Хайек Ф. А. фон.* Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. М.: Новости; Catallaxy, 1992.
19. *Хусаинов Ф. И.* Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации: монография. М.: Наука, 2015.
20. *Хусаинов Ф. И.* Советские железные дороги: миф о «золотом веке» // *Экономическая политика*. 2013. № 5. С. 39—61.
21. *Шапкин И., Потapченко С., Обухов А.* Совершенствование управления грузовыми перевозками на основе информационных технологий // *Вектор транспорта*. 2015. № 4. С. 44—46.

Ekonomicheskaya Politika, 2016, vol. 11, no. 1, pp. 196–207

Dmitry MACHERET, Dr. Sci. (Econ.), professor. E-mail: macheretda@rambler.ru.

Moscow State University of Railway Engineering (MIIT) (9 bldg. 9, Obratsova ul., Moscow, 127994, Russian Federation).

**Perspective — in the Continuation of Reforms
(About the F. I. Khusainov's Monograph "Reform of Railway Industry
in Russia: Problems of Unfinished Liberalization")**

Abstract

The monograph of F. I. Khusainov analyzed the reform progress of one of the key industries of Russian economy — railway transport and examined the key economic problems of the industry. Author comes to the reasonable conclusion that they are due

to, primarily, unfinished conducted reforms. Reflections on the book of F. I. Khusainov lead to the conclusion that the prospect of long-term effective development of, not only the railway industry, but also the whole Russian economy lies in the plane of deepening market reforms and development of market institutions.

Key words: railway transport, reformation, infrastructure, invisible hand of the market.

JEL: L51, L92, N70, P21.

References

1. Basu K. *On that side of the invisible hand: Foundations of the new economics*. Moscow: Gaidar Institute Publ., 2014.
2. Lapidus B. M., Macheret D. A. Contemporary problems of the development and reform of railway transport. *Vestnik VNIIZhT*, 2015, no. 6, pp. 3-8.
3. Mazo L. A. Several problems of organization of cargo transportation market, price formation and ways of their solutions. *Vektor Transporta*, 2015, no. 4, pp. 27-35.
4. Mandrikov M. E., Macheret D. A. Transport services in conditions of the market economy. *Zheleznodorozhnyj Transport*, 1992, no. 1, pp. 56-59.
5. Mau V. A. Global crisis: Past experience and future challenges. *Ekonomicheskaya Politika*, 2009, no. 4, pp. 47-61.
6. Macheret D. A. The dynamics of rail freight as the macroeconomic indicators. *Ekonomicheskaya Politika*, 2015a, vol. 10, no. 2, pp. 133-150.
7. Macheret D. A. The economy of the first five-year plans in the "mirror" of railway transport. *Ekonomicheskaya Politika*, 2015b, vol. 10, no. 4, pp. 87-112.
8. Macheret D. A., Izmaykova A. V. The innovative approaches to measuring and improving the quality of rail transport. *Zheleznodorozhnyj Transport*, 2015, no. 10, pp. 74-77.
9. Macheret D. A., Ryshkov A. V. The manifestation of the law of diminishing returns in terms of constraints of railway infrastructure development. *Ekonomika Zheleznih Dorog*, 2014, no. 7, pp. 12-21.
10. Mises L. von. *The theory of the economic cycle*. Chelyabinsk: Socium, 2012.
11. Mises L. von. *Human activity: A treatise on the economic theory*. Chelyabinsk: Socium, 2008.
12. Lapidus B. M. (ed.). *Scientific provision of innovative development and enhancing the effectiveness of rail transport: a collective monograph of members and the scientific partners of the Joint Scientific Council of JSC "Russian Railways"*. Moscow: Mittel Press, 2014.
13. Persianov V. A. Competition is time and again and has a destructive nature. *Vektor Transporta*, 2015, no. 4, pp. 52-55.
14. Misharin A. S. et al. (comp.). *The program of structural reforms in the railway transport (with comments)*. Moscow: MTSFER, 2001.
15. Smit A. *The wealth of nations*. Moscow: Eksmo, 2009.
16. Lapidus B. M. (ed.) *Strategic development of railway transport in Russia*. Moscow: MTSFER, 2008.
17. Hajek F. A. *Individualism and economic order*. Chelyabinsk: Socium, 2011.
18. Hajek F. A. fon. *Fatal conceit. Mistakes of socialism*. Moscow: Novosti; Catallaxy, 1992.
19. Khusainov F. I. *The reform of the railway industry in Russia: problems of incomplete liberalization: Monograph*. Moscow: Nauka, 2015.
20. Khusainov F. I. The Soviet railways: the myth of the "golden age". *Ekonomicheskaya Politika*, 2013, no. 5, pp. 39-61.
21. Shapkin I., Potapchenko S., Obuhov A. The improvement of management of cargo transportation on the basis of information technologies. *Vektor Transporta*, 2015, no. 4, pp. 44-46.