



Трудные места долгой дороги к рынку

В 2008 году структурная реформа на железнодорожном транспорте России разменяла свой второй десяток. Как же сегодня можно оценить основные процессы реформирования отрасли на предмет соответствия предпринимаемых усилий главной цели – переходу к рыночным отношениям?

АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

САМОРАССТРАИВАЮЩИЙСЯ МЕХАНИЗМ: МОЖЕТ, ОСТАВИТЬ?

«Нет дела, коего устройство было бы труднее, ведение опаснее, а успех сомнительнее, нежели замена старых порядков новыми», – заметил еще в далеком Средневековье первый профессиональный политолог Николо Макиавелли. «Если хочешь нажить врагов, попробуй что-нибудь изменить», – советовал уже в XX веке президент США Вудро Вильсон. Проводимая в России реформа железнодорожного транспорта не выглядит в этой связи каким-то счастливым исключени-

ем. Более того, эта сфера оказалась для реформаторов одной из наиболее сложных, а построение здесь элементарных рыночных отношений – делом крайне проблематичным.

Вместе с тем преобразования на железной дороге являются органичной частью не только возвращения России к естественным методам хозяйствования после социалистического эксперимента, но и логичным звеном общего мирового процесса либерализации железнодорожного транспорта после глобальных государственных (этатистских) заблуждений XX века.

Один из наиболее авторитетных на постсоветском пространстве практиков и теоретиков железнодорожного дела Нигматжан Исингарин писал: «Традиционная модель управления железнодорожным транспортом, сложившаяся еще к началу прошлого века, являлась жесткой и зависимой от государства. ... Однако такая политика не привела к улучшению работы отрасли, и, некогда процветавшая, она к последней четверти XX века превратилась в ощутимое бремя для большинства государств и налогоплательщиков, поглощая значительные финансовые ресурсы. ... Практически повсемест-

но начался процесс фундаментального реформирования железнодорожной отрасли, включающего реструктуризацию железнодорожных предприятий, изменение государственной политики и принципов регулирования. ... Многие железнодорожники, особенно старшего поколения, говорят: «А нельзя ли было оставить железную дорогу без перемен, чтобы она работала в прежнем виде и структуре?». Я на это могу сказать категорически – нет. Это невозможно, когда государство, общество провело рыночные преобразования экономики, когда вокруг новая система координат хозяйствования и





собственности, а железная дорога останется незыблемой от прежней социалистической системы».

С тем, что перемены были неизбежны, согласен и старший вице-президент ОАО «РЖД» Борис Липидус: «Реформа являлась, безусловно, объективной необходимостью. Этого требовал просто общий контекст перемен в стране, и отрасль нуждалась в адекватной адаптации к той на первых порах, может быть, «квазирыночной» экономике, которая формировалась в России. Подчеркиваю, изменения были неизбежны, потому что немислимо оставаться в одной отрасли с системой управления и формой собственности, которая просто не соответствует общему экономическому строю в стране».

В чем заключался основной системный порок хозяйственного механизма советского железнодорожного транспорта? Экс-министр путей сообщения РФ Анатолий Зайцев обрисовал его буквально парой фраз: «Каждое звено стремилось защитить, отстоять, забить в план как можно более высокие расходы и как можно менее напряженные количественные и качественные показатели, с тем чтобы гарантированно, с минимальным напряжением их выполнять. Это же относится и к инвестиционным, или, как принято было говорить, капитальным вложениям». То есть это был весьма любопытный в научном отношении «саморасстраи-

вающийся» хозяйственный организм, производящий неизбежный дефицит услуг с полным отсутствием клиентоориентированности и при этом способный существовать лишь в рамках тоталитарного государства сталинского типа с господством методов внеэкономического принуждения. В условиях современного и будущего гражданского общества с его правами человека, общей рыночной средой и стремлением к повышению уровня жизни такие механизмы эффективно работать, разумеется, просто не способны.

Вместе с тем нельзя не заметить, что процесс либерализации железных дорог в России сильно отстает от общего хода экономических преобразований. Если (как, перефразируя советские учебники, говорится в одной из монографий) «к концу 1992 года капитализм победил в российской экономике уже в основном, а в 1996 году окончательно», то на железной дороге Постановление Правительства, утвердившее Концепцию структурной реформы, появилось лишь в 1998-м, а реальная Программа реформирования была принята только в 2001 году, да и то с расчетом на долгие 10 лет.

Результат такого невнимания реформаторов к данной сфере закономерен: через полтора десятка лет после перехода страны к рыночной экономике на железнодорожном транспорте по-прежнему существует дефицит его

услуг на фоне ломящихся от товаров прилавков магазинов и налаженного сервиса в других отраслях экономики. При этом железная дорога до сих пор не имеет тех базисных экономических инструментов, которые позволили бы ей реально повернуться лицом к платежеспособному спросу и обеспечить себя необходимым притоком инвестиций путем прилежного зарабатывания средств на рынке, а не методом униженного выпрашивания их у государства в виде тарифных индексаций и целевых субсидий.

И еще один важнейший аспект существования социалистической железной дороги в капиталистическом государстве: неэффективные, инертные, не стремящиеся к инновациям промышленные предприятия сегодня по-прежнему имеют возможность работать по старинке и пользоваться «доступным» транспортом по искусственным гостарифам. В результате они тянут к неконкурентоспособности не только себя, но и всю страну. Кроме того, нерыночные (мертвые) ставки на железнодорожные перевозки оказывают сильное искажающее влияние на ценовые сигналы в других видах транспорта и во всей экономической системе в целом.

ТАК ЦЕЛЬ ИЛИ СРЕДСТВО?

Как показала практика, первый большой подводный камень в деле

реформирования российских железных дорог заключался в определении главной цели этой работы. Очень велик был соблазн объявить прямой целью преобразований снижение транспортных затрат грузовладельцев и пассажиров, повышение безопасности движения, усиление надежности и доступности железнодорожного транспорта и еще много других приятных вещей, а рынок признать однозначно лишь средством или инструментом для достижения этих благ. Так и произошло. Рынок – не самоцель, а лишь средство для достижения более высоких общественных целей – такое кредо, свойственное всем сторонникам этактистских концепций, стало практически официальным в МПС и в образованном ОАО «РЖД» (см. РЖД-Партнер. 2004. № 9, 11 и др.). «Если рынок и конкуренция будут нам мешать строить процветающую систему, мы их отбросим» – логически следовал из данного тезиса другой постулат, озвучиваемый сегодня рядом участников транспортного рынка. Такая методология была и остается для реформы вредной и бесперспективной.

Когда рынок – это лишь один из инструментов построения благополучного общества, то значит, в зависимости от условий можно подобрать и другие средства, дающие возможность более быстрого и сокращения издержек, и снижения тарифов, и налажи-

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ – ПРОДОЛЖАЕТ ДВИЖЕНИЕ





ИТОГ ПОЛИТИКИ «РЫНОК – ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ НАШИХ ВЫСОКИХ ЦЕЛЕЙ» ВСЕГДА ОДИН: НАСИЛИЕ НАД ЭКОНОМИКОЙ (И ЛИЧНОСТЬЮ), ПОРОЖДАЮЩЕЕ КРИЗИСЫ И ДЕПРЕССИИ ИЛИ ЖЕ ВОООЩЕ НИЩЕТУ И УБОЖЕСТВО

вания «порядка» в целом. Именно на эту дорожку всегда выводила логика событий всех сторонников активной социальной инженерии от фашистов и коммунистов до, казалось бы, вполне уважаемых и человеколюбивых приверженцев государственного регулирования рынка по рецептам западных социалистов и социал-демократов. Итог политики «рынок – исключительно инструмент для наших высоких целей» всегда один: насилие над экономикой (и личностью), порождающее кризисы и депрессии или же вообще нищету и убожество. «Свобода – не следствие порядка, а его причина», – так сформулировал кредо теории открытого общества и свободного рынка великий Мюррей Ротбард. «И для экономической стабильности, и для роста нам насущно необходимо не расширение государственного вмешательства, а его сокращение», – резюмировал нобелевский лауреат Милтон Фридмен. Он же поднял этот тезис и на более высокий философский уровень: «Свобода экономических отношений сама по себе есть составная часть свободы в широком смысле, поэтому экономическая свобода является самоцелью».

То есть для сторонников здоровой и эффективной социально-экономической системы всегда было ясно, что рынок – это нормальная, естественная (спонтанная) форма экономической

деятельности людей, само экономическое содержание жизни. «Гражданское общество – это единая сложная сеть объединений и связей между людьми – пример спонтанного порядка. Объединения внутри гражданского общества создаются для определенной цели, но само гражданское общество не является организацией и не имеет отдельной цели», – писал современный философ Дэвид Боуз. То есть гражданское общество с его основополагающим понятием свободного рынка – это всегда цель и никогда – средство. То же самое и даже в первую очередь относится к самой человеческой личности.

Однако что же тогда делать тем гражданам транспортной сферы, которые, вообще-то, вовсе не стремятся к гражданскому обществу, а симпатизируют как раз тому общественному устройству, которое столь блестяще описал Джордж Оруэлл в своих книгах «Скотское хозяйство» и «1984», но признают, что путь к нему лежит все-таки через нечто переходное? Даже тем, кому очень не хочется признавать рынок конечной целью преобразований, надо иметь в виду, что один и тот же продукт человеческой деятельности, как правило, всегда выступает и целью, и средством, а не только средством. Так, например, добытая руда для горняков является целью их работы, а для металлурга – средством для получения металла. Но выплавленный металл для него – цель, а для вагоностроителя – лишь средство. Произведенный при этом вагон для его создателя – цель, а для железнодорожника – средство и т. д. Если рынок не будет для его организаторов целью, он просто не появится на свет, а значит, не будет ни товаров, ни денег, ни всех других мыслимых благ.

До тех пор пока утверждается, что «рынок – это не самоцель», как правило, никакие рыночные реформы и не доводятся до конца, а застревают на полпути, едва начавшись. Чтобы достичь успеха, надо в общеметодологическом плане прежде всего позаботиться об установлении в экономике простых и понятных правил игры: частная собственность, предпринимательство, конкуренция, никем не регулируемое ценообразование, свободный вход на рынок, независимый суд и др. – и ни при каких условиях не считать их заменимыми. А затем следует жить и работать по этим правилам, решая уже каждому свои задачи и ставя себе конкретные цели, как сказал Томас Джефферсон, «на пути обустройства и улучшения своей жизни».

Таким образом, для реформаторов, проводящих рыночные реформы на железнодорожном транспорте, непосредственная цель этих преобразова-

ний может быть только одна – создание здесь рыночных отношений, то есть условий для свободного развития транспортного бизнеса. А вот все общественные блага будут являться при этом уже вероятным следствием создания рынков товаров и услуг и никак иначе. И чем качественнее будут сами модели структуры и институты создаваемых рынков, тем вероятность роста уровня жизни трудолюбивых граждан окажется выше. Потому что свободный, добровольный и взаимовыгодный обмен произведенными товарами и услугами, то есть рынок, является единственно рациональным способом существования экономики и человеческой деятельности вообще. Никакого другого механизма, ставящего рост благосостояния человека в прямую зависимость от качества и количества его труда, в природе просто не существует.

Надо признать, что в России при проведении структурной реформы на железнодорожном транспорте в этом вопросе в головах людей долгое время царил изрядная путаница, пока, наконец, Президент РФ Владимир Путин, выступая в конце 2007 года на Железнодорожном съезде, четко не указал: «Первоочередной задачей является активное продвижение в железнодорожном хозяйстве системных реформ. Их главная цель – сформировать в отрасли действительно рыночную, открытую и конкурентную среду, а значит, создать предсказуемые и долгосрочные правила игры для предпринимателей и инвесторов. Конкуренция – это также лучший способ добиться нормальной ценовой политики и решения социальных проблем».

В начале 2008 года на одной из конференций вице-президент ОАО «РЖД» по корпоративному управлению Валерий Решетников дал следующую дефиницию: «Основная цель реформы – повышение эффективности железнодорожного транспорта путем развития конкуренции, повышения финансовой прозрачности и привлечения инвестиций».

НЕ НАВРЕДИ! САМОМУ СЕБЕ

Второй важнейший вопрос – это управление реформой. Несмотря на то что сам процесс построения рынка представляет собой именно «разгосударствление» тех или иных активов, тем не менее позиция государства имеет здесь решающее значение. Это происходит потому, что весьма значительная часть старого менеджмента национализированной отрасли, как правило, не заинтересована реформировать самое себя, чтобы на месте бывшего привычного и гарантированного источника доходов в виде регули-

руемой монополии образовались конкурентные рынки, требующие совсем других навыков в работе.

Очевидно, государственные органы власти должны принять новую нормативно-правовую базу и программу реформирования отрасли с целью создания здесь полноценных рынков, а затем твердо и последовательно проводить ее в жизнь до полного завершения. При этом, как показала мировая и российская практика, правительству необходимо действовать достаточно энергично, потому что ресурс времени для коренных общественных преобразований всегда очень ограничен. Население быстро устает от любых реформ и, будучи затянутыми, неизменно остаются лишь пустыми разговорами. Плюс к этому необходимо иметь в виду, что определенная часть общества (придерживающаяся левых взглядов) будет неизменно выступать под популистскими лозунгами против либерализации, требуя государственных гарантий доступности транспорта для всех, вне зависимости от платежеспособности, сохранения рабочих мест, включая неэффективные, дотирования неконкурентоспособных железнодорожных предприятий и т. д. Важно отметить, что некоторая часть вовсе не бедных, но недалековидных владельцев промышленных предприятий, заинтересованных возить продукцию по низким фиксированным гостарифам, тоже, скорее всего, будет препятствовать становлению железной дороги как полноправного бизнеса и желать ей оставаться затратной дойной коровой на голодном пайке, каковой она всегда и являлась в постсоветской России.

Поэтому самозабвенная приверженность принципам типа «не навреди», чем всегда явно грешила железнодорожная реформа в России, способна как раз навредить прежде всего самой реформе и в первую очередь железной дороге. Подчеркнем, что всегда существуют значительные силы, заинтересованные в сохранении status quo национализированного железнодорожного транспорта, – несостоятельные, паразитирующие на его затратах грузовладельцы, пассажиры-халявщики, законная часть самой железнодорожной государственной бюрократии, различного рода дореформенные регуляторы, левые социальные демагоги и др. – и провести реформу, не повредив этим социальным слоям, невозможно. Очевидно, здесь необходимы твердость, решимость и умение не идти на поводу у реакционеров, популистов и лодырей, которые проявило правительство Ельцина – Гайдара в 1992 году и которых затем очень не хватало многим другим составом кабинета министров и других органов власти.



Следует признать, что судьба у железнодорожной реформы в России в этой связи явно незавидна. Сначала, до 1997 года (до инициированного «младореформаторами» Указа Президента РФ «О структурной реформе в сферах естественных монополий»), МПС вообще занимало просто глухую оборону против любых планов акционирования отрасли, пролоббировав в 1995 году антирыночный Закон «О федеральном железнодорожном транспорте». Затем, в 1998–2001 годах, было сделано все, чтобы Программа реформы оказалась максимально консервативной. Далее, при образовании ОАО «РЖД», постарались, чтобы не дай бог какое-либо из железнодорожных предприятий вырвалось из единого котла на волю (яркий пример – борьба руководителя «Рефсервиса» Александра Стрельника, закончившаяся его поражением). Ну а в период 2003–2005 гг. руководство ОАО «РЖД» вообще вело себя так, словно целью реформы была установка всячески остерегаться появления в отрасли, хотя бы и в отдаленной перспективе, каких бы то ни было рынков в области перевозок, а не наоборот. Вполне возможно, что такая политика и отвечала чьим-то конкретным интересам, но с точки зрения перехода к рынку она была всегда вялой и откладывавшей решение целевых проблемных вопросов на потом.

В этой связи председатель комитета по промышленной политике Совета Федерации Валентин Завадников, первый начавший говорить о том, что «к транспорту надо относиться как к бизнесу», так комментировал ход железнодорожной реформы: «Понятно, что у власти есть и объективные, и субъективные опасения по поводу проведения преобразований в крупных инфраструктурах. Но для экономики это плохо. Чем раньше начали бы, тем лучше. Чем медленнее мы это делаем, тем быстрее придется действовать потом. И негативные последствия более позднего перехода будут сильнее, нежели это было бы сделано своевременно».

Приведенная цитата относится к 2006 году, но очень любопытно, что еще задолго до этого, в 1993-м, дорожная газета «Октябрьская магистраль» в статье «К вопросу об акционировании отрасли: пока не поздно» писала: «В прошлом году руководством Октябрьской достаточно активно ставился вопрос об акционировании на железнодорожном транспорте как одном из способов приведения в действие резервов внутри самой отрасли и привлечения инвестиций извне. ... Тем не менее в МПС, отбив наступательный порыв петербуржцев, похоже, вместе с конкретной инициативой решили похоронить и саму идею. Во всяком случае сегодня обсуждение этой пробле-

мы не поощряется наверху не только в практическом, но и в теоретическом плане. Но, как считает целый ряд специалистов и показывает опыт ведущих капиталистических стран, жизнь заставит вернуться к этому вопросу. Однако упущенное время может сказаться, поскольку проблему придется решать в других, скорее всего, менее благоприятных условиях. А это значит, что само решение будет иметь более болезненный характер».

Как видно, питерские (то есть провинциальные) журналисты той поры оказалась явно более прозорливыми, чем многоопытное руководство отрасли.

НИ ЗЕМЛИ, НИ ВОЛИ...

Следующий вопрос заключается в том, каковым, собственно, является само содержание рыночных реформ на железнодорожном транспорте? Исходя из того, что сущностными признаками рынка следует признать частную собственность, свободные цены и конкуренцию, соответственно и переход от любой национализированной регулируемой отрасли к ее рыночному состоянию будет означать приватизацию имущества, дерегулирование цен и создание конкурентных рынков на месте бывшей монополии. Железнодорожный транспорт в этом отношении не может являться каким-то исключением и предполагает те же самые процессы, хотя и, вполне возможно, с некоторыми особенностями, вызванными прежде всего состоянием того конкретного общества, где проходят реформы. Решающую роль при этом играет менталитет населения, исторические традиции данной страны, общая внутри- и внешнеполитическая обстановка и др. При этом далеко не последнее, а часто и первостепенное значение имеет и субъективный фактор, то есть наличие или отсутствие в этой отрасли лидеров, свободных от элитарных и левых предрассудков и нацеленных на создание именно эффективных рынков, а не сохранение старых порядков. Следует констатировать, что все базовые процессы перехода на железной дороге от нерынка к рынку – приватизация, формирование конкуренции и дерегулирование тарифов – в России шли и продолжают идти крайне тяжело и проблематично.

По поводу разгосударствления собственности все решения изначально носили более чем консервативный характер. Согласно принятому в 2003 году Закону «Об особенностях распоряжения и управления имуществом железнодорожного транспорта» на активы формируемого ОАО «РЖД» накладывались мощные антирыночные ограничения. Так, статья 7 гласила, что все акции создаваемого единого хозяй-

ствующего субъекта находятся в собственности государства и не подлежат отчуждению. Эта мера не позволяла ОАО «РЖД» ни привлекать портфельные инвестиции, ни даже разместить хотя бы небольшое количество своих акций на бирже с целью мониторинга динамики капитализации компании.

Еще больший вред хозяйственной деятельности наносила статья 8, согласно которой ОАО «РЖД», во-первых, лишилось более 90% той земли, на которой располагались его основные фонды. (Для сравнения: когда строились американские железные дороги, им отдавалась в полную собственность полоса отвода шириной порядка 15 миль в ту и другую сторону от рельсов.) При этом проиграли прежде всего, конечно же, пользователи железнодорожного транспорта, потому что он лишился значительной доли своих потенциальных доходов от использования собственных земель, которая должна была лечь теперь исключительно на провозной тариф. Спустя несколько лет после принятия закона Борис Лапидус с горечью говорил: «К сожалению, нам не удалось правильно закрепить за ОАО «РЖД» земли. Мы должны были бы получить полные права на использование всей земли, которая находится в полосе отвода. Железная дорога всегда была богата именно землями, и в этом случае у нас был бы ресурс, который мог бы очень значительно удовлетворить потребности компании в инвестициях».

Во-вторых, в статье 8 было зафиксировано, что ОАО «РЖД» не вправе использовать в рыночном обороте ни в каком виде следующее имущество, внесенное в его уставный капитал: магистральные железнодорожные линии со всеми расположенными на них сооружениями, малоинтенсивные линии и станции оборонного значения, инфраструктурные комплексы управления движением, объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение, объекты мобилизационного назначения и гражданской обороны, законсервированные и не используемые в производстве мобилизационные мощности, подвижной состав для специальных перевозок, объекты и имущество для выполнения аварийно-восстановительных работ и др.

Кроме того, без согласия Правительства ОАО «РЖД» не могло распоряжаться акциями дочерних обществ, малоинтенсивными линиями и станциями со всеми расположенными на них сооружениями, объектами недвижимого имущества инфраструктуры и др. Разумеется, говорить о сколько-нибудь эффективном ведении бизнеса при таких ограничениях на использование активов было весьма сложно. Более того, принятые нормы затрудня-

ли и даже во многом вообще запирали сами процессы дальнейшей программной реструктуризации ОАО «РЖД». Это было поистине антиреформаторское законодательное творчество. И вся последующая история деятельности ОАО «РЖД» (после смены первого руководства) была насыщена стремлением добиться отмены этих ограничений. Так стоило ли изначально их принимать? Конечно же, нет, поскольку от неэффективности хозяйственной деятельности железной дороги теряют практически все.

РЫНОК БЕЗ КОНКУРЕНЦИИ?

Сегодня вдруг стала муссироваться идея, что разработанная на рубеже 1990–2000-х годов Программа железнодорожной реформы была направлена прежде всего на создание конкурентной среды, но поскольку, дескать, никаких удовлетворительных результатов от такого пути ждать не приходится, надо все остановить, пересмотреть и, видимо, повернуть ход современной истории вспять. (Интересно куда: в СССР? в корейское чучхе или кубинский «кастрим»? в элитарную инфляционно-кризисную экономику «государства всеобщего благоденствия», от которой наиболее прагматичные политики отказались на Западе еще в конце 70-х и которую наиболее умные экономисты разоблачали как бесперспективную еще с 20-х годов?)

Но самое примечательное заключается в том, что Программа реформирования относительно создания самих конкурентных рынков является документом как раз крайне невнятным, относящим решение даже по целевой конкурентной модели в железнодорожных перевозках на потом. Завадников в этой связи всегда иронизировал: «Я по поводу этой реформы только и слышу, что нужно что-то куда-то выделять, что-то обособлять, а когда спрашиваю насчет того, как же все-таки будут работать в этой сфере конкретные рынки, – меня просто не понимают, о чем идет речь».

Между тем если говорить об основных типах конкурентных моделей на железных дорогах мира, то сегодня можно четко выделить два господствующих варианта. Первый – конкуренция между самостоятельными вертикально интегрированными железнодорожными компаниями, сочетающими в своей деятельности функции владельца инфраструктуры и перевозчика. Для этого варианта характерны либо параллельные хода, либо свободный выбор грузополучателем направления для своего груза. Так, например, в России экспортеры товаров могут вывозить их через северо-западные, южные и восточные порты, а также сухопутные погран-



переходы. Соответственно, самостоятельные железные дороги, ведущие к ним, могли бы конкурировать между собой за клиента (что вполне и делали еще в царское время). При этом в рамках модели вертикально интегрированных компаний каждая железнодорожная фирма стремится работать своим подвижным составом на всей имеющейся сети, в связи с чем здесь возникает конкуренция перевозчиков, использующих инфраструктуру друг друга. Эта схема, свойственная сегодня для Северной и Южной Америки и Японии, возникла при самом рождении железных дорог и является классической.

Вторая модель заключается в существовании одного владельца регулируемой инфраструктуры, которая предоставляется в пользование на не дискриминационной основе конкурирующим между собой перевозочным компаниям, владеющим подвижным составом. Такой вариант был апробирован в последние два десятилетия в Европе и является по сравнению с первым усеченным, уже сегодня обнаружившим ряд системных недостатков. Во-первых, здесь нет конкуренции железнодорожных инфраструктур между собой, а экономическое соревнование с другими видами транспорта далеко не всегда дает столь же эффективный результат. Склонны рассматривать инфраструктурный вид деятельности не как бизнес, а как преимущественно социально-политический инструмент при такой модели по-прежнему весьма высок. А значит, вместо того чтобы эффективно снижать издержки, думать о диверсификации коммерческой деятельности, вводить более качественные услуги, реагировать на спрос, железная дорога будет стремиться выбивать как можно больше всяческих государственных и местных дотаций, раздувать в отчетности расходы, требовать более высокого уровня еже-

годных индексаций тарифов и т. д. Уже одно то, что инфраструктурные ставки устанавливаются чиновниками, а не самими участниками сделок, говорит само за себя (включая неизбежную для регулируемой экономики коррупционную составляющую). Основная задача – добиться более эффективной экономической деятельности с помощью естественных рыночных механизмов – здесь достигается в основном только в части деятельности подвижного состава. Кроме того, при данной модели сложнее обеспечить безопасность движения поездов, так как утрачивается единый контроль за всем сложным железнодорожным хозяйством в связке «колесо – рельс».

Программа структурной реформы, как известно, вопрос целесообразности окончательного выбора в России модели вертикально интегрированных или разделенных компаний отнесла на третий этап. Однако с самого начала почему-то предполагалось (ведь никакого изучения вопроса не проводилось), что для российских железных дорог разделение инфраструктуры между различными собственниками никак невозможно и все подобные варианты (даже с единой государственной диспетчерской службой) заведомо неприемлемы. В результате в 2007 году была принята Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг, предусматривающая создание рыночных отношений только в сегменте предоставления подвижного состава – в среднем до 15% стоимости общей железнодорожной услуги.

Таким образом, пункт Программы о необходимости рассмотрения вопроса создания в России вертикально интегрированных железнодорожных компаний пока остается полностью проигнорированным, а перспектива появления полноценной конкуренции в сфере железнодорожных перевозок – по-прежнему туманной и маловероятной.

И почему сегодня вдруг так забеспокоились противники рынка и конкуренции на железнодорожном транспорте – трудно сказать. Кажется, пока каких-то особых оснований для переживаний у них как раз и нет.

РЕГУЛЯТОРЫ ХОТЯТ РЕГУЛИРОВАТЬ, А НЕ ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ

Самым существенным признаком рынка является свободное ценообразование, ибо рыночные цены несут жизненно важную информацию о запросах потребителей и возможностях производителей. Именно колебания ценовых сигналов позволяют спросу и предложению находить друг друга, а не плодиться дефициту и очередям. «Абсурдность всех попыток стабилизировать цены состоит именно в том, что стабилизация воспрепятствует любому дальнейшему улучшению и приведет к окостенению и стагнации. Гибкость товарных цен и ставок заработной платы является инструментом приспособления, улучшения и прогресса. Те, кто осуждают изменение цен и ставок заработной платы как несправедливые и требуют сохранения того, что они считают справедливым, на самом деле сражаются с попытками сделать экономические условия более удовлетворительными», – писал величайший экономист XX века Людвиг Мизес. Без свободного ценообразования никакого рынка не может быть в принципе – это азбука.

Напомним, что вопрос отпуска цен оказался практически роковым еще в ходе горбачевской перестройки. Правительству боялось пойти на его решение, придумывая для себя всяческие ужасы капитализма, «перепрыгивания пропасти в два прыжка», замену одних бумажек-банкнот другими и т. д., в результате чего страна в 1991 году вплотную подошла к голоду и холоду. Либерализация основной массы цен 2 января 1992 года (с последующим несколько позже их отпуском на нефть и уголь) явилась болезненной, но необходимой системообразующей мерой, в значительной степени решившей исход всего дела перехода к рынку.

Программа железнодорожной реформы предусматривала на первом этапе разработку основных принципов и механизмов государственного регулирования, направленных в том числе на «либерализацию тарифов на железнодорожные перевозки в конкурентном и временно-монопольном секторах», а на втором этапе намечала «переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах». Журнал «РЖД-Партнер» на протяжении десяти лет очень подробно освещал всю эту эпопею со стремлением МПС, а затем и

ОАО «РЖД» дерегулировать хотя бы частично свои тарифы при неизменном отрицательном вердикте со стороны регуляторов (исключение составили ставки на проезд пассажиров в вагонах купейных и СВ). Разумеется, всегда были достаточно серьезные доводы не только за дерегулирование, но и против. Однако надо признать, что сами регуляторы при этом не выступали с инициативами по либерализации тарифов и были не склонны даже провести какие-то заметные дискуссии по многочисленным предложениям ОАО «РЖД».

В итоге на дерегулирование вагонной составляющей удалось выйти, образно говоря, не с парадного подъезда, а лишь с заднего хода – через операторскую деятельность, которая попросту не подпадала под Закон «О естественных монополиях», а потому была для регуляторов формально недоступна. Однако и здесь после выделения дочерних операторских компаний ОАО «РЖД» им было вменено в вину нарушение антимонопольного законодательства просто уже по факту своего рождения, и даже само формирование Целевой модели оказалось при этом под угрозой. То есть факт остается фактом: регуляторы в рамках железнодорожной реформы не помогли процессам либерализации цен. И даже наоборот.

ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ (ОТ ЦЕЛИ)

Итак, какие же места оказались наиболее проблемными в ходе проведения рыночной реформы на железнодорожном транспорте?

Практически все.

При этом несложно было сменить вывеску МПС на ОАО «РЖД» в ходе первого этапа реформы. Значительно труднее оказалось выделять виды деятельности в рамках второго. Достанет ли вообще решимости довести дело до конца и построить рынок железнодорожных перевозок в течение третьего?

А между тем на протяжении всего прошедшего десятилетия (как и семи предыдущих) железная дорога продолжала огорчать клиентов никак не желающих уходить без рынка дефицитом своих услуг, а также приличествующими даже не прошлому, а позапрошломому веку параметрами своей работы в смысле скоростей движения пассажирских и грузовых поездов и сроков доставки людей и товаров.

Улита едет, когда-то будет? 🚂

Подробный анализ хода структурной реформы на железнодорожном транспорте см. Гурьев А. Из тупика. История одной реформы. СПб., 2008.

