

# Пока недореформировали

**Недавно вышла в свет книга кандидата экономических наук Фариды Хусайнова «Экономические реформы на железнодорожном транспорте» (М.: Издательский дом «Наука», 2012). Наша беседа с автором монографии, знакомым читателям нашего журнала по целому ряду статей.**

– Как бы Вы сами определили жанр книги – это академический трактат или, скорее, популярная публицистика?

– Я старался, чтобы получилось нечто среднее. То есть научная монография, но написанная по возможности публицистическим стилем. Главной темой исследования являются экономические реформы в сфере железных дорог. Но реформы – это необъятная тема, которую в небольшой монографии всесторонне осветить невозможно, поэтому многие проблемы остались за скобками. Основным объектом изучения в данной работе стал рынок грузовых железнодорожных перевозок. Многие не менее интересные аспекты – например вопросы экономики пассажирских перевозок – в книге не затрагиваются. При этом круг исследуемых тем сгруппирован в четыре основных блока, каждому посвящена отдельная глава.

– Первые две главы носят относительно общий характер и написаны так, чтобы быть понятными широкой аудитории, а не только отраслевым специалистам.

– Да, совершенно верно, первая глава посвящена реформированию железных дорог за рубежом: идеологическим и экономическим предпосылкам преобразований. Здесь особый упор сделан на анализ двух альтернативных моделей организации железнодорожной отрасли, получивших в экономической науке условные названия «европейской» и «американской», поэтому освещение реформ в Великобритании и США носит более подробный характер.

Вторая глава рассказывает о структурной реформе в сфере грузовых перевозок в России. Здесь рассмотрены предпосылки реструктуризации, дискуссии, которые развернулись в научном и экспертном сообществе на этапе обсуждения Программы реформы и предварительные результаты трех этапов преобразований. Следующие две главы носят уже более прикладной и узкоспециальный характер. Третья посвящена некоторым проблемам системы железнодорожных грузовых тарифов, четвертая – вопросам управления вагонными парками в условиях наличия большого количества различных собственников.

– Каковы Ваши выводы по поводу промежуточных итогов российской реформы и сопоставлению результатов в тех сегментах, где либерализация уже состоялась, и там, где ее еще не было?

– Результаты неоднозначны. С одной стороны, даже половинчатое внедрение рыночных механизмов привело к определенным позитивным переменам. Вместе с тем ре-



форма не затронула некоторые важные сферы, в которых вследствие недореформированности по-прежнему наблюдается стагнация и дефицит. Судите сами: в сегменте оперирования вагонами была проведена либерализация, там появилась частная собственность, децентрализация принятия экономических решений, дерегулирование тарифов – и, как следствие, бурный рост инвестиций в приобретение вагонов, увеличение объемов перевозок и вообще развитие. Наряду с этим в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта сохраняются основные черты советского министерства – государственная собственность, негибкая административно-командная система управления, отсутствие экономических стимулов и, следовательно, катастрофическое отставание развития инфраструктуры от растущих объемов перевозок и увеличивающегося вагонного парка. Это приводит к

повышенной загрузке пропускной способности и к тому, что неразвивающаяся инфраструктура становится тормозом промышленного роста. Аналогично обстоит дело с рынком локомотивной тяги. До сих пор, за небольшими исключениями, у нас практически отсутствует частная собственность на магистральные локомотивы, и именно в этой сфере поныне сохраняется дефицит.

– Не секрет, что в последнее время результаты реформы российских железных дорог стали предметом критики со стороны части научного сообщества, особенно его консервативного крыла. Высказываются идеи возвращения к модели управления отраслью, принятой в МПС.

– Да, эта дискуссия также нашла свое место в моей монографии. Но для меня очевидно, что основные проблемы функционирования железнодорожного транспорта сегодня обусловлены не реформами и демонополизацией, а как раз, повторяю, недореформированием и незавершенностью проводимых мер и несистемностью отдельных решений. В результате в одном сегменте уже действуют рыночные силы, а в соседнем царит архаичное государственное регулирование. Кстати, такие проблемы были и при реформировании в Великобритании, а выводы сделали противоположные, что именно реформа виновата во всех бедах.

Монография доступна на сайте <http://f-husainov.narod.ru>, высказать свое мнение о ней можно в блоге <http://f-husainov.livejournal.com>

БЕСЕДОВАЛ АНДРИС ЛАУЦЕВИЧУС