

УДК 656.078.89; 338.47

Ф.И. Хусаинов,
кандидат экономических наук
E-mail: f-husainov@mail.ru

F.I. Khusainov,
PhD (Econ.)

К вопросу о возможности функционирования частных железнодорожных перевозчиков¹

В статье рассмотрены актуальные вопросы возможности функционирования частных железнодорожных перевозчиков в России. Прослежена эволюция представлений о частных независимых перевозчиках в отраслевых дискуссиях, научных работах и программных документах. Рассмотрены аргументы за и против функционирования частных перевозчиков в России.

железнодорожный транспорт, структурная реформа, независимые частные перевозчики, государственное регулирование

On the possibility of the functioning of private railway carriers

The article deals with topical issues of the possibility of functioning of private railway carriers in Russia. The evolution of the notions of private independent carriers is traced in sectoral discussions, scientific papers and program documents. The arguments for and against the operation of private carriers in Russia are considered.

railway transport, structural reform, independent private carriers, rail market, government regulation

¹ Настоящая работа представляет собой дальнейшее развитие идей, высказанных ранее в книгах автора: Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография. – М.: Издательский дом «Наука», 2012. 192 с., Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации. Монография. – М.: ИД «Наука», 2015. 272 с., а также в статьях [11, 12].

Одним из важнейших вопросов, который периодически обсуждается в транспортной отрасли и экономической науке, является вопрос о возможности существования в России частной локомотивной тяги². Или, если подходить к вопросу более комплексно, – вопрос о появлении частных перевозчиков.

В настоящее время в сфере грузовых железнодорожных перевозок в России собственник инфраструктуры – ОАО «РЖД» одновременно является и перевозчиком. На его инфраструктуре могут перемещаться вагоны различных собственников и операторов подвижного состава, но сами эти операторы и собственники перевозчиками не являются.

Здесь и далее в статье речь идёт о грузовых железнодорожных перевозках. Вопросы пассажирских перевозок оставлены за рамками настоящей статьи.

Что планировалось в Программе структурной реформы?

Первым шагом к появлению частных, независимых, конкурирующих с ОАО «РЖД» (далее – «РЖД») перевозчиков, должна была стать либерализация рынка локомотивной тяги, то есть, появление критической массы независимых от «РЖД» владельцев магистральных локомотивов.

Давайте вспомним, каким виделось целевое состояние рынка при разработке Программы структурной реформы в начале 2000-х

годов? И как по этому поводу высказывалось руководство Министерства путей сообщения?

В 2001 году в издательстве «Транспорт» вышла книга руководителей Министерства путей сообщения России Н.Е. Аксененко, Б.М. Лапидуса и А.С. Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе» (напомню, что Н.Е. Аксененко тогда был Министром путей сообщения). В этой книге (кстати, это одна из лучших книг, написанных о реформе железных дорог) приводился весьма интересный обзор различных реформ за все время существования железных дорог в России, а последняя – шестая – глава, под названием «Реформа железнодорожного транспорта – XXI век», была посвящена описанию видения тогдашними руководителями МПС будущих реформ.

В этой главе руководители МПС так описывали желательный образ будущего отрасли: «Развивается частная собственность на магистральные локомотивы. ... Развивается конкуренция в сфере грузовых и в сфере дальних пассажирских перевозок. ... Рассматривается возможность создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний. ... Проводятся мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок. Создаются организационно-правовые условия для передачи части парка магистральных локомотивов в

частную собственность (собственность компаний-операторов). Обеспечивается возможность входа конкурирующих компаний в наиболее прибыльные сегменты рынка. Рассматриваются возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний (имеющих в собственности инфраструктуру и подвижной состав) на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно в Европейской части России). ... Частным собственникам предоставляется возможность владения большей частью вагонного парка» [1].

Теперь перейдем от научной литературы к более строгим документам.

В «Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте РФ», утвержденной постановлением Правительства РФ № 384 от 18.05.2001 г., предусмотрено: «На втором этапе реформы создаются организационно-правовые условия для увеличения доли парка магистральных локомотивов, находящихся в частной собственности (собственности компаний-операторов). ... На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается: ... развитие частной собственности на магистральные локомотивы; развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок»³ [2].

Обратите внимание: речь здесь идёт не только об оперировании (т.е. предоставлении подвижного

² Точного критерия того, какую компанию можно считать частной в экономической науке (в отличие от юридической) не существует. Некоторые авторы предлагают считать компанию частной, если все 100% акций принадлежат компаниям не аффилированным в той или иной степени с государством; другие авторы допускают контроль со стороны государства блокирующего пакета (чаще всего это 25%+1 акция), но не контрольного (50%+1 акция). В настоящей статье автор для простоты понимает под частной компанией (частным перевозчиком) компанию, которой не владеет и не контролирует акционер, в капитале которого участвует государство (например, компания со 100% государственным участием – ОАО «РЖД»).

³ **Примечание редакции.** Поэтапное формирование перевозчиков грузов, которые осуществляют свою деятельность на не принадлежащей им инфраструктуре, предусматривалось в Программе реформирования ЖДТ РФ, начиная с самых первых шагов. В частности, в разделе Программы «Содержание первого (подготовительного) этапа реформы» предусматривалось: «подготовка к созданию акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения ОАО «РЖД», осуществляющие отдельные виды деятельности, (включая создание отдельных подразделений, специализирующихся на транзитных, интермодальных, рефрижераторных перевозках)». То есть, уже на первом этапе должно было происходить создание в структуре ОАО «РЖД» самостоятельных подразделений, осуществляющих перевозки грузов, а также подготовка к созданию на их базе соответствующих акционерных обществ.

В разделе Программы «Второй этап реформы (2003–2005 годы). Организационно-правовое обособление самостоятельных структурных образований, осуществляющих отдельные виды деятельности» предусматривалось: «На втором этапе реформирования федерального железнодорожного транспорта необходимо обеспечить:

создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги», осуществляющие пригородные пассажирские перевозки, ремонт технических средств для железнодорожного транспорта и производство запасных частей, интермодальные и рефрижераторные перевозки, неосновные виды деятельности, не связанные с перевозками, с последующей продажей акций».

В Плане мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003–2005 г.г. (II этап реформы), утвержденном Постановлением Правительства РФ № 283 от 06 мая 2003 г., содержалось мероприятие под № 14 «Осуществление мероприятий по созданию на базе имущества ОАО «Российские железные дороги» дочерних обществ, осуществляющих специализированные грузовые перевозки». Завершение этого мероприятия было предусмотрено на IV квартал 2005 г.

Таким образом, согласно Программе, перевозочную деятельность перевозчиков грузов планировалось начать еще в 2003 году в форме самостоятельных подразделений ОАО «РЖД», а в 2005 г. эти перевозчики должны были обособиться от ОАО «РЖД» в виде акционерных обществ, акции которых подлежали продаже, и в дальнейшем выполнять перевозки грузов на не принадлежащей им инфраструктуре ЖДТ.

состава под погрузку), но и о перевозочной деятельности. То есть, речь идет не только об институте операторов, но и об институте перевозчиков⁴.

Кроме того, на третьем этапе реформы предусматривалось следующее: «создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться в частной собственности» [2].

Таким образом, в постановлении Правительства РФ 2001 года вполне однозначно прописано наличие частных локомотивов.

Заместитель министра путей сообщения А.Г. Белова, курировавшая разработку и выполнение программы реформ (министр Николай Аксененко, представляя ее журналистам, как-то сказал «Она знает о предстоящей реформе все!»), описывая целевое состояние рынка железнодорожных грузовых перевозок, так формулировала официальную позицию МПС на страницах журнала «Экономика железных дорог» (№ 11/2002): «В результате структурной реформы МПС (...) у любого грузоотправителя будет выбор: везти перевозчиком ОАО «РЖД» или везти перевозчиком – частной компанией. В этих условиях издержки по оказанию полного комплекса транспортных услуг, на наш взгляд, должны снизиться» [3].

Более того, в октябре 2002 года В.И. Якунин (который тогда был первым заместителем министра путей сообщения) в интервью журналу «РЖД-Партнер» (№ 10/2002) утверждал: «эволюция операторов в реальных перевозчиков, конкурирующих с ОАО «РЖД» и между собой – процесс, по моему мнению, неизбежный» [4].

Таким образом, и в нормативных актах, и в позиции МПС, выраженной ее руководителями, была однозначно зафиксирована

необходимость частных, конкурирующих перевозчиков, и сигналы об этом открытым текстом посылались участникам рынка не только на уровне нормативно-правовых документов, но и на уровне множества выступлений в СМИ и в виде научных публикаций. Впоследствии, позиция многих из указанных авторов (в первую очередь – В.И. Якунина) изменилась. Почему это произошло – тема отдельной статьи. Поезд реформ, проехав станцию «либерализация вагонного рынка», должен был, как планировалось, доехать до следующей станции – «либерализация рынка локомотивной тяги». Но не доехал. Застрял на перегоне.

Возобновившаяся дискуссия

Если в 2001–2005 гг. обсуждение вопросов либерализации рынка локомотивной тяги и появления частных перевозчиков в научных журналах, СМИ и различных конференциях время от времени происходило, то к 2006–2008 году эти дискуссии прекратились. Позиция В.И. Якунина и официальная позиция ОАО «РЖД» заключалась в том, что ни в коем случае нельзя выпускать из рук локомотивную тягу и допустить её либерализацию (эта позиция сформулирована, в частности, в статье [5]). И этот вопрос практически не дискутировался вплоть до отставки В.И. Якунина с поста президента «РЖД». Впрочем, во время президентства Якунина, другой президент – В.В. Путин несколько раз робко заявлял, что идти по пути либерализации рынка перевозок и услуг локомотивной тяги всё-таки нужно. Например, 29 апреля 2015 года на совещании с Правительством РФ, Президент В.В. Путин сказал: «Заказы на локомотивы — они будут дозагружать наши производственные мощности, и частные компании готовы были бы это сделать при условии, что им будут разрешать использовать локомотивы в своей работе. Нужно обсуждать это с министер-

ством транспорта, с компаниями. А если у нас будет сохраняться эта монополия, что, может быть, отчасти там и имеет смысл, тогда они не будут заказывать» [6]. В ответ, вице-премьер А.В. Дворкович говорит, что «Правительство считает, что это возможно. Но «РЖД» пока приводит аргумент, какие риски это может создать» [6].

Выступая на VII Инвестиционном форуме «Россия зовёт!» 13 октября 2015 года (через месяц с небольшим после отставки В.И. Якунина с поста Президента «РЖД») В.В. Путин говорил: «Что касается демонализации железнодорожного транспорта и электроэнергетики, мы будем идти по этому пути. Более того, я лично считаю, что в части железнодорожного транспорта эти вопросы давно назрели. И позиция ОАО «РЖД» по поводу того, что они не могут или не должны выпускать из своих рук некоторые элементы этого бизнеса, на мой взгляд, является недостаточно убедительной» [7]. Подробнее о том, как обсуждалась эта тема среди регуляторов и как в этом споре победило ОАО «РЖД», см. в работе А.И. Гурьева [8].

После смены руководства ОАО «РЖД» у многих участников рынка и многих членов экспертного сообщества возникли оптимистические надежды на продолжение реформ. Но весь 2016 год прошёл без каких-либо радикальных изменений не только в позиции «РЖД», но даже и в риторике. Спустя некоторое время риторика нового президента «РЖД» О.В. Белозёрова стала полностью повторять риторика его предшественника.

Но дискуссия на эту тему вновь оживилась.

В феврале 2016 г. в журнале «Бюллетень транспортной информации» была опубликована статья Г.Е. Давыдова «Целевая модель 2020 – третья попытка завершить реформы без реформирования», в которой автор, в частности, предлагает провести вертикальное раз-

⁴ **Примечание редакции.** В соответствии с отраслевой нормативной правовой базой МПС России об операторах железнодорожного подвижного состава, действовавшей в тот период, первые «законные» операторы появились на свет в конце 2000 года в соответствии с решениями НТС и Коллегии МПС России. Заключение договоров между МПС России и первыми операторскими компаниями состоялось в начале 2001 г. В марте 2001 г., то есть за два месяца до подписания Постановления Правительства РФ № 384 от 18.05.2001 об утверждении Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, уже была создана (при активном участии МПС России) Ассоциация операторских компаний (АСКОП). Почти все новоиспеченные операторы к тому моменту уже активно работали, а операторы собственных поездных формирований (Трансойл (б. ЛинкОйл-СПб) и БалтТрансСервис) к тому моменту уже отработали от 1,5 до 3,5 лет. Почти все «первоначальные» операторы проявляли заинтересованность в переходе к перевозочной деятельности, и после начала лицензирования этой деятельности в 2004 году приобрели соответствующие лицензии. Однако, перевозочную деятельность никто из них не ведет до сих пор.

деление, обособив два различных вида деятельности – предоставление услуг инфраструктуры и перевозку. Г.Е. Давыдов, в частности отмечает, что «Если владелец инфраструктуры ещё и грузы возит, то как он может быть беспристрастным руководителем движения на железнодорожном транспорте в отношении себя самого и всех прочих перевозчиков? (...) все наши «традиции», весь опыт работы за период реформирования МПС, а затем ОАО «РЖД», говорит в пользу отделения перевозочной деятельности от инфраструктурной. В противном случае сторонние перевозчики будут сталкиваться с постоянными ограничениями своей деятельности» [9].

В апреле 2017 г., в журнале «РЖД-Партнёр» (№8) в интервью И. Левитина прозвучал призыв: «необходимо смелее выходить на рынок частной тяги». Там же, бывший министр транспорта отметил, что «Может быть, на первое время под управлением РЖД, но привлекать частные инвестиции в локомотивы надо. Дело в том, что у нас есть полигоны, где частный локомотив не будет привлекательным, и тут надо найти компромисс. Но если частник не станет вкладывать деньги в локомотивы, то РЖД не хватит собственных средств, потому что локомотивный парк сегодня изношен и его надо обновлять» [10].

10 апреля 2017 г. в «РБК» была опубликована статья автора этих строк под названием «Частный вопрос: почему реформа РЖД осталась незавершенной?» [11]. Статья вызвала большой резонанс как в транспортном сообществе, так и в визовской среде (в мае 2017 г. эта статья с некоторыми дополнениями была опубликована в журнале «РЖД-Партнёр» [12]).

24 апреля 2017 г. директор Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ) Фёдор Пехтерев в интервью газете «Гудок», отвечая на вопрос о частных локомотивах сказал: «Первое – нужно решить, как они будут обслуживаться. И второе – как оптимально использовать частную тягу (...) Это очень эффективно с экономической точ-

ки зрения. (...) Поэтому я убеждён, что частные технологии должны встраиваться в существующие, а не ломать их» [13]. Таким образом, риторика РЖД изменилась с «не пущать» на «встраиваться в существующие технологии».

В мае 2017 в журнале «РЖД-Партнёр» (№ 9, 2017 г.) генеральный директор «Новой перевозочной компании» В.Шпаков так же высказался на эту тему: «Мы возлагаем надежды на то, что Правительством РФ все-таки будет принята новая целевая модель рынка грузового железнодорожного транспорта. При этом мы поддерживаем идею создания конкурентного рынка перевозок с либерализацией рынка локомотивной тяги. Задача формирования рынка грузоперевозок фактически не решена. Текущее состояние говорит о проблемах в монопольном секторе железнодорожного транспорта. Основные отрасли российской экономики работают на конкурентном рынке. Производственный сектор, находящийся в конкурентном состоянии, показал жизнеспособность и потенциал к развитию. Сохранение монополизма в сфере грузовых перевозок не позволяет эффективно развиваться ни грузовым перевозкам, ни инфраструктуре железнодорожного транспорта. Негласный десятилетний эксперимент по сохранению 100%-ной монополии в грузовых железнодорожных перевозках дал отрицательный результат» [14].

27 июня 2017 года в рамках семинара «Экономика железнодорожного транспорта»⁵ выступил Г.Е. Давыдов с докладом «Независимые перевозчики грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД»: с чего начать?»⁶. По итогам доклада в журнале «Бюллетень транспортной информации» (в № 7) была опубликована статья с аналогичным названием [15]. В этой статье, автор в частности задаёт риторический вопрос – если в сфере пассажирских перевозок независимые перевозчики вполне эффективно функционируют, то что мешает им так же работать и в сфере грузовых перевозок?

Либерализация рынка локомотивной тяги является следующим шагом, после либерализации рынка предоставления вагонов. В этом контексте заместитель руководителя ФАС России А.Н. Голомолзин на страницах журнала «РЖД-Партнёр» так прокомментировал ситуацию: «Если говорить о формировании института локальных перевозчиков, то этот ключевой момент на грузовом железнодорожном транспорте так и не заработал. Поэтому есть необходимость проанализировать ситуацию. Одно из позитивных явлений за годы реформ на железнодорожном транспорте – это появление множества частных операторских компаний. Этот ограниченный сегмент, будучи в условиях рыночных отношений, продемонстрировал эффективность. Были дерегулированы тарифы на услуги предоставления подвижного состава, сформировалось значительное количество операторских компаний, которые работают в условиях конкуренции. В течение буквально 10 лет объем парка увеличился на треть, более 1 трлн руб. было инвестировано в эту сферу, развивались сопряженные рынки. Это позволило обеспечить условия экономического роста примерно с 2000 по 2010 год. В этот же период должен был завершиться и этап по развитию конкурентных отношений между локальными перевозчиками, однако данный шаг так и не был предпринят» [16].

Таким образом, вопрос о частных перевозчиках сегодня является вопросом актуальным и обсуждаемым в транспортной науке, хотя точки зрения участников пока далеки от консенсуса.

Сколько сегодня частных локомотивов?

Строго говоря, некоторое количество частных локомотивов в стране есть.

Так, заместитель руководителя ФАС А. Цыганов в ноябре 2016 года приводил данные о том, что «имеются около 170 частных локомотивов, способствующих развитию полноценной конкуренции между компаниями, предоставляющими

⁵ Открытый научно-практический семинар «Экономика железнодорожного транспорта» запущен в мае 2016 года и регулярно проходит в стенах Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». В семинаре участвуют представители вузов, научно-исследовательских организаций и транспортного бизнеса. Более подробно о семинаре можно прочитать на странице семинара на сайте Экспертного института ВШЭ: https://www.hse.ru/org/hse/expert/s_zd а так же

⁶ Отчёт о семинаре 27.06.2017 г. с докладом Г.Е. Давыдова: <https://f-husainov.livejournal.com/499543.html>

услуги в сфере грузовых перевозок» [17].

Это высказывание чиновника не совсем верно, поскольку наличие 170 локомотивов конечно же не говорит ни о полноценной конкуренции, ни даже о «развитии полноценной конкуренции».

Приведу несколько цифр. Всего по состоянию на 2016 год у «РЖД» (по данным с официального сайта⁷) 20,8 тыс. локомотивов, из них 5,9 тыс. – маневровых и 14,9 тыс. – магистральных (поездных). Так как маневровые локомотивы не используются в поездной работе на путях общего пользования (а только на путях необщего пользования и на станциях), можно считать, что они находятся за пределами рынка грузовых перевозок. Из 14,9 тыс. локомотивов 11,8 тыс. эксплуатируются в грузовом движении (грузовые локомотивы), и 3,1 тыс. единиц – в пассажирском (пассажирские локомотивы).

Следовательно, на рынке перевозок Российской Федерации есть 11 800 магистральных грузовых локомотивов ОАО «РЖД» и 170 частных магистральных грузовых локомотивов, то есть на «РЖД» приходится 98,6% их парка, а на частные компании – 1,4%. Вряд ли это можно назвать «полноценной конкуренцией».

Кстати, с маневровыми локомотивами картина другая – из примерно 16 тыс. маневровых локомотивов «РЖД» принадлежат только 5,9, а остальные – так сложилось испокон веков – собственникам путей необщего пользования, ППЖТ, промышленным предприятиям и т. п. Но в этой сфере нет единого рынка, поэтому вопросы эксплуатации маневровых локомотивов касаться здесь не буду.

Зафиксируем: в частной собственности находится примерно 1,4% магистральных локомотивов и говорить о частной тяге как системном явлении пока нельзя.

Почему РЖД против?

Обсуждая необходимость либерализации рынка локомотивной тяги, необходимо иметь в виду следующее. В США и в Европе железнодорожная отрасль организована по-разному. Но и в американской и в европейской модели вполне себе

успешно функционирует институт частных перевозчиков со своими локомотивами.

В США железнодорожная отрасль состоит из вертикально интегрированных частных железнодорожных компаний-перевозчиков, которые имеют в собственности как инфраструктуру, так и вагоны, и локомотивы, и конкурируют друг с другом. И никакой единой железнодорожной сети в руках одного собственника!

В Европе – наоборот – сеть единая и по ней передвигаются конкурирующие друг с другом перевозчики с частными локомотивами и вагонами, не принадлежащими собственнику инфраструктуры. Таким образом, частные локомотивы совместимы как с моделью вертикального разделения, так и с моделью с вертикально интегрированными компаниями. Таким образом, тезис о невозможности частной локомотивной тяги – неубедителен.

Противники появления частных железнодорожных перевозчиков в ответ на это говорят: другие страны нам не указ. У нас все по-другому, в наших проводах и закон Ома не такой, как в США и Европе. Но это сомнительный аргумент: если некий институт успешно функционирует в США, Канаде, Европе, Южной Америке, Японии, то почему он невозможен в России?

Вопрос скорее нужно поставить иначе: **почему вопреки всему мировому опыту в России до сих пор практически нет частной локомотивной тяги?**

И ответ на этот вопрос прост: потому что в случае конкуренции в этой сфере, конкуренции перевозчиков, ОАО «РЖД» потеряет часть доходов. И логика аргументации здесь построена на классическом «шантаже», который традиционно используется государственными компаниями для сохранения своего монопольного (противоестественно-монопольного) положения: «если ты, государство не будешь охранять и оберегать наш монополизм, то мы сработаем с убытком и заставим тебя раскошелиться на покрытие этого убытка». Причём, монополист даже не скрывает этого. Так, например, заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры

и стратегического развития Н.Б. Михайлова в своей статье в журнале «Транспорт Российской Федерации» пишет: «Потеряв значительную долю прибыли от грузовых перевозок, ОАО «РЖД» теряет значимый источник финансирования своей инвестиционной программы (...) А следовательно, будет вынуждено обращаться к государственным органам либо за дополнительными субсидиями на финансирование инфраструктуры, либо с предложением повышения общесетевого тарифа» [18]. Этот аргумент неоднократно высказывался и другими руководителями и экспертами ОАО «РЖД».

Таким образом, экономика ОАО «РЖД» представляет собой типичный феодальный способ организации производства: некоему виду деятельности даруется монопольное право («соляная монополия», «водочная монополия», «чайная монополия» или британские «хлебные законы»), которое за счёт монопольной ренты создают возможность не только поддерживать некоторый вид хозяйствования крайне неэффективного характера, но и консервировать, пестовать и защищать эту неэффективность.

И этот фактор является сегодня единственной причиной, сдерживающей появление института частных независимых перевозчиков со своими локомотивами.

Тирания экспертов

Другой аргумент против появления частной тяги звучит так: мы априори знаем, что частная тяга будет неэффективной, поскольку у «РЖД» есть эффект масштаба, а у частных компаний такого эффекта не будет. Поэтому тарифы на предоставление частных локомотивов будут выше, чем у «РЖД», и никто не захочет пользоваться частной тягой.

Но если она будет неэффективной и услугами частных локомотивов никто не будет пользоваться, то этот институт умрет сам собой и нет необходимости его запрещать. Почему-то в нашей отрасли считается, что эксперты лучше знают, чего хочет рынок, чем сам рынок. Доверьтесь рынку, и узнаете правильный ответ на этот вопрос. А вдруг частные собственники ло-

⁷ http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628

комотивов сумеют содержать и обслуживать свои тепловозы дешевле и снизят тариф? А если не смогут, мы получим объективный ответ рынка, а не сомнительный вывод экспертов.

Еще раз подчеркну эту мысль: мой тезис заключается не в том, что расчеты показали снижение или повышение цен на услугу тяги. Мой тезис заключается в том, что это вообще неважно. Покажут ли «расчеты», что тарифы частных локомотивов будут для грузоотправителей на 10% выше или на 10% ниже, «эффективнее» или «неэффективнее» – это бессмысленные упражнения. Потому что важно здесь совсем другое: если компании-перевозчики выйдут на рынок, то потребители сами ответят на вопрос: что эффективнее для них – пользоваться услугами частного перевозчика или «РЖД». Потому что оценить приемлемость цены той или иной услуги можно лишь покупая эту услугу в реальности (или отказываясь от покупки), а не умозрительно предполагая, что вот такая цена грузоотправителя устроит, а такая – нет.

Если находиться в логике сторонников таких «расчетов», то самая эффективная страна – Северная Корея. Там все ходят в гимнастерках, и это дает экономию, поскольку жителям Северной Кореи не нужно тратить на разнообразную одежду. Но вот только жить в Северной Корее любители плановой экономики и «научных расчетов» не хотят. Примерно то же и в любой другой сфере. Эксперты не могут дать объективный ответ о потребности в тех или иных услугах. Это могут сделать лишь сами потребители.

Ошибка прогноза: можно ли предсказать непредсказуемое?

Иногда аргументация против появления частной локомотивной тяги мимикрирует под научное исследование: сторонники такой аргументации берут какой-нибудь участок железнодорожной сети и, базируясь на некоторых умозрительных допущениях, доказывают «необходимость самовластья и прелести кнута».

Но здесь они впадают в фундаментальную ошибку, о которой следует сказать особо.

Эта ошибка состоит из двух аспектов. Первый из них заключается в том, что после либерализации какой-либо отрасли в ней начинает действовать принципиально иная система стимулов, и прогнозы, сделанные на основе старых допущений, теряют смысл.

Это можно проиллюстрировать известной историей про «лондонский навоз». В XIX веке тогдашние лондонские урбанисты задались вопросом – что будет главной проблемой города через сто лет. Экстраполяция динамики роста населения привела к выводу, что главной проблемой будет вывоз конского навоза за пределы города, поскольку возросшему населению потребуется существенно больше конных повозок. Но научно-технический прогресс и появление новых видов городского транспорта обесмыслило этот прогноз.

Таким образом, если мы хотим объективно определить, насколько эффективна для грузоотправителей частная локомотивная тяга, расчеты не помогут. Необходимо просто допустить на этот рынок всех желающих, а рынок «выставит оценки».

Второй аспект «ошибки прогноза» заключается в том, что расчеты и мнения экспертов могут не иметь никакого отношения к реальным потребностям экономики и грузоотправителей. Наглядно этот момент можно проиллюстрировать историей с монополизацией сферы предоставления вагонов. Когда структурная реформа железнодорожного транспорта только начиналась, большая часть транспортной науки выступала против внедрения конкуренции в сферу предоставления вагонов.

«Во-первых, – говорили эти авторы, – никакой конкуренции не будет, во-вторых, никаких инвестиций в приобретение подвижного состава не будет, в-третьих, никакой ликвидации дефицита вагонов не произойдет, в-четвертых – никакого снижения ставок предоставления вагонов не будет». В итоге, после того, как появились частные операторы, во-первых, появилась конкуренция, во-вторых, операторы стали инвестировать в приобретение вагонов, в-третьих, дефицит вагонов был ликвидирован и даже сменился профицитом, и в-четвертых, с середины 2012-го

до 2015 года ставки в результате всего вышеперечисленного снижались. Сейчас, в 2016–2017 годах, две из этих тенденции (ставки и профицит) были развернуты вспять, но это произошло уже благодаря соответствующим действиям регуляторов, а совсем не рыночных сил.

Таким образом, предсказания консервативного крыла нашей транспортной науки оказались оглушительно провальными!

А что говорит потребитель?

Сделаем небольшое отступление и обратимся к тем, ради кого, вообще говоря, и должны делаться реформы – к потребителям.

Как-то автору этих строк довелось общаться с одним грузоотправителем промышленных грузов – бывшим железнодорожником, который учился по тем же учебникам, что и все мы, читает те же журналы. И вот время от времени он видит эти фразы авторов, которые мечтают о возврате к МПС, которые критикуют реформы, монополизацию предоставления вагонов и появление конкуренции, и которые пишут, что раньше де была «единая транспортная система», «единый транспортный конвейер», а теперь «дезинтеграция единой транспортной системы» и т. п.

«У меня, – говорит грузоотправитель, – когда я смотрю на железнодорожную науку, такое ощущение, что она живет в некоем зазеркалье. Вот раньше я, чтобы отправить свой груз, шел в отделение дороги, ползал на коленях, чтобы получить вагон или контейнер. Но это в устах «железнодорожной науки» называется «слаженной работой единого транспортного механизма». А сегодня я прихожу на станцию, щелкаю пальцами, и 10 операторов бегут наперегонки, предоставляя мне свой подвижной состав с разным соотношением цена-качество. Сейчас мне хорошо и комфортно, но по публикациям представителей „железнодорожной науки“ оказывается, что это „дезинтеграция“ и „развал транспортной системы“. Оказывается, есть такой взгляд у части транспортных ученых, что, когда грузоотправителю хорошо и комфортно, это дезинтеграция и развал. А когда грузоотправитель задыхается монополией, то это „единый транспортный механизм“, которым мы все гордимся».

Таким образом, не только предсказания оказались ошибочными, но и адекватность подобного энталстического взгляда на отрасль стала вызывать сомнение.

Нет смысла делать ту же ошибку. Ошибочное мировоззрение, застрявшее в прошлом, вряд ли способно дать правильные предсказания о нашем будущем. Не надо бояться радикальных решений. Именно они в конечном счете оказываются прорывными.

Течение меняется

Появится ли частная тяга в ближайшие годы? На первый взгляд, кажется, что нет и как минимум по двум причинам. Во-первых, частная тяга (в сколь-нибудь значительном масштабе) не появится, пока интересы монополии будут для правительства важнее интересов конкуренции, интересов потребителей. Во-вторых, сегодня у большинства операторов, скорее всего, не так много свободных финансовых ресурсов, как в 2011–2012 годах, когда многие были готовы инвестировать в приобретение магистральных локомотивов. Ведь для бурного развития частной тяги нужно больше средств, чем для развития сегмента частных вагонов. Соответственно, коалиция в защиту дальнейшей реформы в ближайшие год-два года не сформируется.

Но тем не менее обсуждать и исследовать этот вопрос нужно. Как показывает опыт почти всех реформ, когда появится «окно возможностей» проводить исследования будет поздно, тогда нужно будет уже формировать решения на основе ранее проведенных исследований. Кстати, именно поэтому для отраслевой науки изучение этого вопроса, особенно в нормативно-правовом аспекте, представляет особый интерес.

Крупные частные железнодорожные компании-перевозчики не появятся за один день. Но процесс превращения части операторов в настоящих, полноценных перевозчиков со своими локомотивами в случае естественного рыночного развития – неизбежен. В процессе эволюции видов операторы превратятся в тех перевозчиков, образ которых был заложен в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и Правила

перевозок грузов в 2003 году, но до сих пор оставался только на бумаге. Теперь они начнут обретать «плоть и кровь». Эти два сегмента – локомотивы и инфраструктура железных дорог – последний осколок неэффективной плановой экономики. Последний фрагмент недозатонувшей социалистической «Атлантиды». Благотворные реформы 1990-х не коснулись этой тихой заводи.

Компании, вставшие на ноги в операторском бизнесе, постепенно начнут понимать, что в его рамках им тесно, и они готовы стать полноценными перевозчиками.

На следующем этапе частные перевозчики (со своими локомотивами, разумеется) в процессе своего роста упрутся в потолок из неразвивающейся инфраструктуры. Затем, проблема инфраструктуры еще более обострится, и тогда перевозчики будут вынуждены пробить этот потолок – начать инвестиции в строительство инфраструктуры в различной форме.

И вот на этом этапе возникнут все предпосылки к развитию инфраструктуры и ликвидации ее дефицита, и можно будет сказать, что нормальный рынок в отрасли создан. Если считать первым шагом реформы отделение хозяйственных функций от регуляторных («министерских»), а вторым – либерализацию сферы предоставления вагонов, то либерализация рынка локомотивной тяги – это третий шаг реформы. Пока реформа осуществлена на две трети от задуманного.

Пока ОАО «РЖД» удалось отстоять монополизм компании в сфере локомотивной тяги, и сопротивление «РЖД» дальнейшей либерализации сохраняется. Но, как говорил Наполеон Бонапарт, «ни одна армия не сможет остановить идею, время которой пришло».

Монополист и реформы

Из экономической теории мы знаем, что монополист никогда не бывает заинтересован в реформах, особенно в таких, которые лишают его монопольного положения, рыночной власти, «эксклюзивного» права на государственную поддержку.

Наоборот – логично, что монополист всегда будет противостоять любым реформам, ведущим как к развитию конкуренции, так и к снижению его издержек. Следовательно,

но, отказ от допуска конкуренции – это вопрос не столько к самому монополисту, сколько к окружающей «среде» – регуляторам, экспертам, отраслевой науке и т. п.

Из истории реформ железных дорог в разных странах мы знаем, что они всегда сопротивлялись любой либерализации: в США железные дороги и профсоюзы были против Акта Стаггерса (1980 г.), железнодорожники Канадских национальных железных дорог (КНЖД) были против реформ Пола Телье (это «канадский Чубайс», проводивший приватизацию КНЖД в 1994 г.), в Японии железнодорожники были против приватизации и принудительного расчленения железных дорог на шесть разных компаний в 1987 году и так далее.

И здесь возникает следующий вопрос: готово ли общество, эксперты и регуляторы жестко оппортировать национальным железнодорожным компаниям, настаивая на либерализации и дерегулировании, или общество и регуляторы готовы согласиться с ситуацией монополизма.

В этом вопросе разные страны ведут себя по-разному.

В октябре 2013 года на конференции, организованной С.М. Резером, «Эффективное тарифное регулирование и стимулирование инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта» выступал один из руководителей холдинга Deutsche Bahn AG доктор Дженс Греффер. В своем докладе он в частности отметил, что сегодня по индексу либерализации Германия находится на третьем месте в Европе среди наиболее продвинувшихся в этой сфере железнодорожных систем, поскольку в Германии сегодня наибольшее количество частных компаний-перевозчиков. Кроме того, последствия либерализации он оценил позитивно: те страны, которые раньше начали либерализацию, сегодня имеют более высокие показатели качества работы, и в меньшей степени нуждаются в бюджетной поддержке; введение конкуренции стало ключевым элементом реформ, позволившим модернизировать железные дороги Германии.

«Благодаря реформам появилась конкуренция, – говорил д-р Греффер. – В итоге примерно 15% рынка пассажирских перевоз-



ок (в пассажиро-км) и примерно 30% рынка грузовых перевозок (в тонно-км) у нас отвоевали конкурирующие частные компании. Для нас, для Deutsche Bahn, потеря части рынка – это плохо. Но для экономики в целом – это хорошо, потому что появилась конкуренция, а это очень полезно для экономики, для грузоотправителей»⁸.

Вот на этом я бы хотел акцентировать внимание читателей. Холдинг Deutsche Bahn как компания, разумеется, понес потери от конкуренции. Но в данном случае интересы национальной экономики правительством Германии были поставлены выше интересов одного хозяйствующего субъекта.

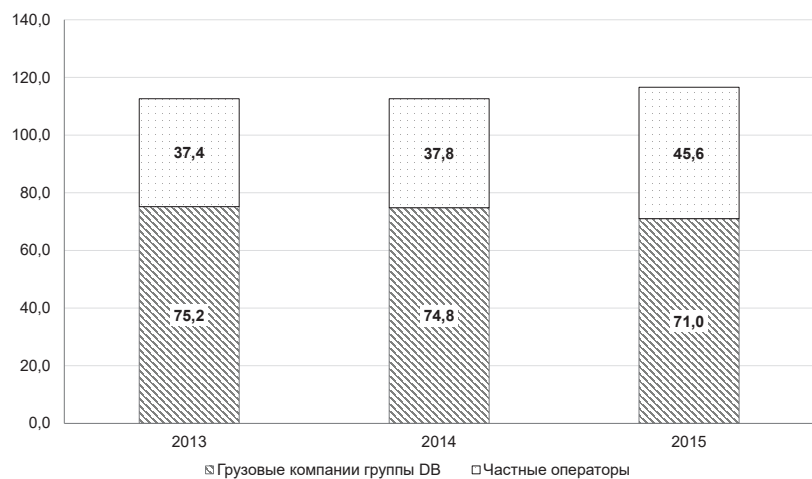
В 2014 году в журнале «Бюллетень транспортной информации», в нескольких номерах, была опубликована статья четырех авторов – А.Н. Голомолзина, А.И. Горлинского, Г.Е. Давыдова и Е.В. Реутова «Положение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС и в некоторых странах ОЭСР и СНГ» [19]. В этой статье в частности приводились данные о доле «сторонних перевозчиков» (компаний, которые владеют своими вагонами и локомотивами и осуществляют грузовые перевозки на не принадлежащей им инфраструктуре) на железнодорожной инфраструктуре Германии, а точнее – на инфраструктуре Deutsche Bahn. Эта доля последовательно увеличивалась с 21,2% в 2008 году до 28,6 в 2012-м. В этой статье приведены также данные о количестве сторонних перевозчиков и долях рынка перевозок грузов и пассажиров: в 2013 году сторонние перевозчики, которых в Германии на тот момент было всего 247, осуществляли 25% перевозок всех грузов (в тоннах) и 12% перевозок пассажиров. Доли сторонних перевозчиков сильно разнятся по разным странам (от 16,6% во Франции и 30% в Польше до 50% в Румынии и 90% в Венгрии), а в некоторых странах (в частности в Великобритании, Дании, Голландии) все 100% перевозок осуществляются сторонними перевозчиками, то есть там реализована модель с полным верти-

кальным разделением, при которой собственнику инфраструктуры запрещено иметь вагоны и локомотивы и оказывать услуги по перевозке.

Обратимся к более свежим данным. В журнале «Железные дороги мира» в 2016 году опубликован обзор работы железных дорог Германии. В этом обзоре, в частности отмечается: «Усиление конкуренции иллюстрирует тот факт, что из 412 компаний, выполнявших перевозки на магистральной железнодорожной сети Германии в 2015 г., только 17 входили в состав холдинга DB [Deutsche Bahn]. Причём, доля в поездной работе конкурирующих

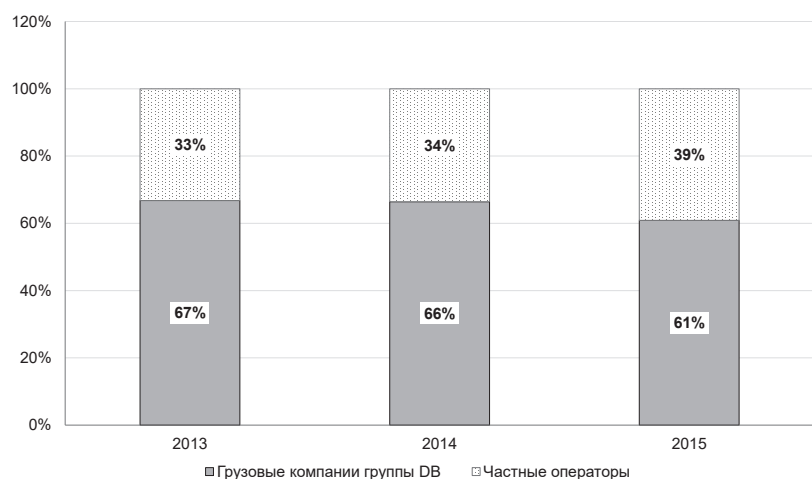
с DB операторов с 2013 по 2015 г. увеличилась с 23,9 до 27,4 % [20]. Причём, аналогичная ситуация не только в сфере грузовых, но и пассажирских перевозок: «Будучи изначально монополистом на рынке этих [пассажирских региональных] перевозок, DB постепенно уступает позиции частным операторам: единственный вопрос состоял в том, какими темпами и в каких размерах» [20].

На рис. 1 и 2 приведены данные о грузообороте частных железнодорожных операторов (перевозчиков)⁹ и грузовых компаний группы DB в Германии в 2013–2015 гг.



Источник: [20].

Рис. 1. Грузооборот частных железнодорожных операторов (перевозчиков) и грузовых компаний группы DB в Германии в 2013–2015 гг., млрд. т-км



Источник: [20].

Рис. 2. Доли в грузообороте частных железнодорожных операторов (перевозчиков) и грузовых компаний группы DB в Германии в 2013–2015 гг., %

⁸ Краткий отчёт об основных тезисах всех выступавших доступен по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/251289.html>

⁹ В европейской практике нет того различия между операторами и перевозчиками, которое существует в России в сфере железнодорожного транспорта, поэтому эти термины применительно к железнодорожным компаниям Европы можно считать синонимами.

Из этих диаграмм видно, что и грузооборот частных перевозчиков в натуральных измерителях, и доля грузооборота частных перевозчиков в процентах от общего грузооборота железнодорожного транспорта – увеличиваются. Грузооборот частных перевозчиков вырос на 22 % (с 37,4 млрд. т-км в 2013 г. до 45,6 млрд. т-км в 2015 г.), а доля – на 6 п.п. (с 33% в 2013 г. до 39 % по итогам 2015 г.).

Таким образом, наличие монополиста-перевозчика, как в России, постепенно становится не нормой, а исключением.

Почему так происходит в странах, которые провели успешные реформы? Там другие люди? Там монополисты не хотят быть монополистами?

Ничего подобного. Все эти монополисты хотели бы сохранить у себя монопольное положение в тех сегментах, где они его имели. Но общественное мнение, выступления экспертов, представителей отраслевой науки, которые затем переключались в требования политических партий и были поддержаны на соответствующих выборах, сделали свое дело: защищать государственную монополию (точнее – защищать **охраняемую государством монополию**) в обществе, в котором есть свободная дискуссия, стало репутационно трудно.

Понятно, что российское общество, в том числе экспертное, пока не так развито, как в США, Канаде или Германии. Поэтому сегодня в России дискурс экономической науки на транспорте пока остаётся «феодалным». Российская экономика транспорта пока не прошла через свою «буржуазную революцию». Но рано или поздно это должно произойти.

Заключение

Без конкуренции перевозчиков, а, следовательно, и без частных магистральных локомотивов реформа, начатая в 01 году, остается незаконченной. Ведь демополизация – это возможность выбора между услугами нескольких перевозчиков. Сегодня грузоотправители и иные потребители транспортных услуг в сфере грузовых перевозок не имеют возможности выбора перевозчика (только – оператора подвижного состава), а, следовательно, реформа не закончилась.

Нельзя сказать, что она не началась. Министр Н.Е. Аксёненко был тем «локомотивом», который начал реформу (независимо от тех мотивов, которыми он руководствовался). Затем под нее стали подкладывать тормозные башмаки. А теперь она брошена. Как «брошенный поезд». Она, выражаясь языком движущихся инструкций, «временно оставлена без локомотива».

Одни считают, что этот поезд в ближайшее время вряд ли сможет тронуться с места. Другие считают, что движение в сторону реформ – возможно. В любом случае, обсуждение этой темы будет полезным и для железнодорожного транспорта, и для отраслевой науки.

Литература

1. Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.

2. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лапидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносков, Д.А. Мачерет – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

3. Белова А.Г. Вопросы управления железнодорожным транспортом в период реформирования // Экономика железных дорог. 2002. № 11. – с.10-18.

4. Якунин В.И. ОАО «РЖД» - это акционерное общество, оно не может быть убыточным / Беседовал Андрей Гурьев // РЖД-Партнёр. 2002. № 10.; интервью позднее опубликовано в сборнике: Гурьев А.И. Железные дорожники о себе и реформах – СПб.: РЖД-Партнёр, 2012. – с.18-23.

5. Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. 2009. № 33 (от 31.08.2009). – с.36-42.

6. Совещание с членами Правительства 29.04.2015 г. Стенограмма на официальном сайте Президента РФ: [http://www.kremlin.ru/events/president/news/49366]

7. Инвестиционный форум «Россия зовёт!» 13.10.2015 г. Стенограмма на официальном сайте Президента РФ: [http://www.kremlin.ru/events/president/news/50498]

8. Гурьев А.И. Снова в тупик? Очерки по истории несостоявшейся реформы. Глава 7. Ухватиться за основное звено, чтобы не дать

вытянуть всю цепь // Сайт А.И. Гурьева [http://guryevandrey.ucoz.net/news/glava_7_ucsepitsja_zazveno_чтобы_ne_vytjanut_vsju_ceriz_knigi_andreja_gureva_i_snova_v_tupik/2017-04-10-34]

9. Давыдов Г.Е. Целевая модель 2020 – третья попытка завершить реформу без реформирования? // Бюллетень транспортной информации. – 2016. № 2. – с.3-13.

10. Левитин И.Е. От глобальных реформ – к точечным изменениям / Беседовал А.С. Ретюнин // РЖД-Партнёр. 2017. № 8 (апрель). – с.12-15. (электронная версия доступна по ссылке: [http://spec.rzd-partner.ru/page795895.html])

11. Хусаинов Ф.И. Частный вопрос: почему реформа РЖД осталась незавершенной? // РБК. 10.04.2017 г. [http://www.rbc.ru/opinions/business/10/04/2017/58eb5bf79a7947ac81e90d6c]

12. Хусаинов Ф.И. Частные перевозчики: эволюция неизбежна // РЖД-Партнёр. 2017. № 9. (май). – с.56-57.

13. Пехтерев Ф.С. Ставка на скорость // Гудок. 2017. – 24 апреля. – с.3.

14. Шпаков В. Бенчмаркинг для монополии / Беседовал В.Сергеева // РЖД-Партнёр. 2017. № 9 (май). – с.38-39.

15. Давыдов Г.Е. Независимые перевозчики грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД»: с чего начать? // Бюллетень транспортной информации. – 2017. № 7. – с.3-12.

16. Солнцев А. На весах плюсы и минусы ЦМР // РЖД-Партнёр. 2017. № 13-14 (июль). – с.19-21.

17. Андрей Цыганов рассказал о развитии конкуренции в железнодорожном секторе России на круглом столе ОЭСР в Париже // Сайт ФАС России. 29.11.2016 г. [http://fas.gov.ru/press-center/news/detail.html?id=47961]

18. Михайлова Н.Б. Конкуренция перевозчиков на железнодорожном транспорте // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 2. – с.4-9.

19. Голомолзин А.Н., Горлинский А.И., Давыдов Г.Е., Реутов Е.В. Положение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС и в некоторых странах ОЭСР и СНГ // Бюллетень транспортной информации. 2014. № 9. – с.11-18.

20. ДВ – восстановление после потерь 2015 года // Железные дороги мира. 2016. № 12. – с.13-16

