

Брошенный поезд реформ



Фарид ХУСАИНОВ,
канд. эконом. наук
(Москва)

Одним из важнейших вопросов, который периодически обсуждается в транспортной отрасли и экономической науке, является вопрос о возможности существования в России частной локомотивной тяги. 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.

Что планировалось в Программе структурной реформы?

Первым шагом к появлению частных, независимых, конкурирующих с «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 Н.Е. Аксененко, Б.М. Лапидуса и А.С. Мишарина «Железные дороги России: от реформы к реформе» (напомню, что Николай Аксененко тогда был министром путей сообщения РФ). 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 они 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».

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 года, 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».

Обратите внимание – не только в сфере оперирования, что предусматривалось на втором этапе, но и в перевозочной деятельности. То есть речь идет не только об институте операторов, но и об институте перевозчиков.

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».

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».

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».

Таким образом, и в нормативных актах, и в позиции МПС, выраженной ее руководителями, были 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. Застрел на перегоне.

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 услуги в сфере грузовых перевозок».

Это высказывание чиновника не совсем верно, поскольку наличие 170 локомотивов конечно же не говорит ни о какой полноценной конкуренции (и даже ни о каком «развитии» этой самой конкуренции).

Приведу несколько цифр. Всего по состоянию на 2016 год у «РЖД» (по данным с официального сайта) 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 локомотивов ОАО «РЖД» и 170 частных магистральных локомотивов, то есть на «РЖД» приходится 98,6% парка магистральных локомотивов, 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, так как маневровый локомотив, который ездит по путям ППЖТ в Сибири (и, как правило, не имеет права выхода

на пути «РЖД»), кроме как до выставочных путей, куда он выставляет или подает вагоны или забирает с них на подъездной путь), не составляет единого рынка с маневровым локомотивом, который работает внутри металлургического завода на Южно-Уральской железной дороге или на подъездных путях нефтебазы на Куйбышевской дороге.

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

О чем свидетельствует зарубежный опыт?

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 – ложный.

Противники появления частных железнодорожных перевозчиков в ответ на это говорят: другие страны нам не указ. У нас все по-другому, в наших проходах 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?

* ФАС России – официальный сайт. Режим доступа: <http://fas.gov.ru/press-center/news/detail.html?id=47961>

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 это сегодня – единственная причина, сдерживающая появление института частных независимых перевозчиков со своими локомотивами.

Тирания экспертов

Второй 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 его не будет. Поэтому тарифы на предоставление частных локомотивов будут выше, 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 локомотивов 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 предпо-

лагая, 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. Ответ о потребности в тех или иных услугах могут дать не эксперты, а 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 допускают 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 демонополизацией 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 огульно провальными!

А что говорит потребитель?

Как-то довелось мне общаться с одним грузоотправителем – 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, демонополизацию предоставления вагонов и появление конкуренции и которые пишут, что раньше де была «единая транспортная система», «единственный 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 публикации 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 задурен монополией, то это „единый транспортный механизм“, которым мы все гордимся».

Таким образом, не только предсказания оказались ошибочными, но и адекватность подобного энтатистского* взгляда на отрасль стала вызывать сомнение. И 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 ставки

предоставления вагонов и ставки аренды достигли пиковых значений. 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 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 рубеж социалистического идеала – под названием «Не пущать и регулировать». Последний фрагмент недозатонувшей «социалистической Атлантиды». Благотворные реформы 90-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 строи-

тельство 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 ОАО «РЖД» удалось отстоять монополизм в сфере локомотивной тяги и сопротивлению «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 снижению его издержек. Следовательно, 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 Стаггера (1980 г.), железнодорожники Канадских национальных железных дорог были против реформ Пола Телье (это «канадский Чубайс», проводивший приватизацию КНЖД в 1994 г.), в Японии железнодорожники – против приватизации и принудительного расчленения железных дорог на шесть разных компаний в 1987 году и так далее.

И здесь возникает следующий вопрос: готовы ли общество, эксперты и регуляторы жестко оппонировать национальным железнодорожным

* В экономике «энтатистскими» называют концепции и модели, построенные на жестком государственном регулировании экономики (прим. ред).

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 говорил: «Сегодня по индексу либерализации Германия находится на третьем месте в Европе среди наиболее продвинувшихся в этой сфере железнодорожных систем. В Германии сегодня больше всего частных компаний-перевозчиков ... Последствия либерализации мы оцениваем 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.

А теперь самое главное: «Благодаря реформам появилась конкуренция», – говорил д-р Греффер. – В итоге примерно 15% рынка пассажирских перевозок (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».

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 «Поло-

жение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС и в некоторых странах ОЭСР и СНГ». В 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 вертикальным разделением, при которой собственнику инфраструктуры запрещено иметь вагоны и локомотивы и оказывать услуги по перевозке.

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 перекочевали 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, и поэтому сегодня в России почти нет дискуссии о частной локомотивной тяге.

И моя задача как вузовского преподавателя – способствовать тому, чтобы подобная дискуссия была. Это не значит, что точка зрения сторонников либерализации быстро победит. Главная задача заключается в том, чтобы российские ученые и эксперты не боялись вести дискуссию, чтобы она освещалась в СМИ, научных журналах, на конференциях. Пока эта тема не обсуждается на страницах отраслевых журналов, говорить о наличии полноценной экономической науки в сфере железнодорожного транспорта нельзя.

Задача-максимум заключается в том, чтобы в сфере железнодорожных перевозок появилась конкуренция. Задача-минимум – чтобы появилась наука, занимающаяся ее исследованием.

Заключение

Без конкуренции перевозчиков, следовательно, и без частных магистральных локомотивов реформа, начатая в 2001 году, остается незаконченной. Ведь демонополизация – 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). Следовательно, реформа не закончилась.

Нельзя сказать, что она не началась. Министр Н.Е.Аксёненко был тем «локомотивом», который начал реформу. Затем под нее стали подкладывать тормозные башмаки. А теперь она брошена. Как «брошенный поезд». Она, выражаясь языком инженерских 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.