

## **Крупные группы российского империализма**

### **Историческая задержка реструктуризации**

20 января 1992 г., после распада СССР, было образовано Министерство путей сообщения России. В наследство ему достались 1) модель управления, ориентированная на выполнение внутренних технических показателей и, как следствие, слабо удовлетворявшая клиентов-грузоотправителей, сталкивавшихся с постоянными и массовыми недопоставками грузов; 2) хронически недофинансируемые инфраструктура, локомотивный и вагонный парки и, как следствие, их дефицит. Всё это вело к значительным издержкам для экономики страны в целом и становилось ограничителем роста, что подталкивало комитет по делам буржуазии – правительство – к проведению реформ с целью снижения транспортной составляющей в стоимости продукции.

### **Неизбежная реструктуризация**

В новый цикл империалистического либеризма Россия входила с опозданием в десятилетие относительно темпов западных держав, а железные дороги, в свою очередь, – запаздывали ещё на десятилетие относительно других важных отраслей российской экономики.

Причиной этого стало то, что реструктуризации препятствовала сама сохранившая силы железнодорожная фракция. Впрочем, пишет эксперт ВШЭ Фарид Хусаинов, так почти всегда было и в других странах: *«в США железные дороги и профсоюзы были против акта Стаггера (1980 г.), железнодорожники Канадских национальных железных дорог (КНЖД) были против реформ Пола Телье [...], в Японии железнодорожники были против приватизации [...] в 1987 году» (Железные дороги и рынок: Сборник статей. М.: Наука, 2015).*

У российского железнодорожного лобби оказалось достаточно сил, чтобы добиться осуществления реструктуризации *самим* министерством и достаточно *медленными* темпами. В 1995 г. был принят закон “О федеральном железнодорожном транспорте”, в котором прямо говорилось: *«Железные дороги [...] не подлежат разгосударствлению и приватизации»*, – а активный переход железнодорожного транспорта из министерства в акционерную компанию начался только в 2001 г. с принятием Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Этот рубеж и принято считать началом реформ в отрасли.

### **Железнодорожный этатизм и “судьба государства”**

Осенью 2003 г. было учреждено открытое акционерное общество “Российские железные дороги” (ОАО “РЖД”), а весной 2004 г. упразднено МПС.

Это общество, 100 % акций которого принадлежат государству, всегда являлось одной из крупнейших компаний РФ с наибольшей численностью персонала (701.164 человека) и постоянно входит в наш рейтинг 50 крупнейших групп российского империализма: по итогам 2023 г. его товарооборот составил более 2,5 трлн руб.

Первый президент “РЖД” Геннадий Фадеев в интервью журналу “HR-Партнер” в 2023 г. заявил, что отрасль было необходимо трансформировать *«в рыночную структуру, состоящую из множества участников и ориентированную на потребность клиента – пассажира и грузоотправителя»*. Напомним, что в начале 1990-х он сам же и препятствовал этому процессу; сейчас, в полном соответствии с нынешней конъюнктурой, он утверждает, что это было оправдано, а врагами были сторонники приватизации – *«так называемые младореформаторы, поддерживаемые нахлынувшими в Москву западными советниками»*.

### **Этатистская идеология как прикрытие партикуляризма**

В 2005 г. Фадеева сменил бывший разведчик и человек *Путина* Владимир Якунин, который стал проводником формулы президента *«нельзя допустить необратимости ошибочных решений в реформе железнодорожного транспорта»* (Интерфакс, 09.06.2015). Якунин с самого начала позиционировался президентской администрацией как глава, который не будет проводить быстрые и радикальные преобразования. Однако это не устраивало другие влиятельные фракции, которые были недовольны тем, *«как он проводил, а вернее, не проводил либеральную реформу отрасли»* (“Русский репортёр”, 2013, № 25). 19 июня 2013 г. в СМИ был вброшен *фэйк* о том, что Якунин освобождён от должности президента “РЖД”.

Проведший своё журналистское расследование “Русский репортёр” назвал “главным подозреваемым” в распространении слухов само правительство (эту же версию не исключала и прокремлёвская “Российская газета”), а спасло Якунина всё ещё сохранявшееся расположение Путина – «единственного человека», который его поддерживал. Однако привычка *«решать проблемы за счёт личной дружбы с президентом хороша, когда ею не злоупотребляют. Якунин же злоупотреблял слишком долго»* (Центр Карнеги, 18.08.2015), и в 2015 г. был отправлен в отставку. Как сказал “Ведомостям” от 14 ноября 2016 г. неназванный федеральный чиновник, *«дальнейшее [его] пребывание на этом месте становилось уже опасным для него самого – компания настолько неэффективна и погружена в коррупционные схемы, что рано или поздно это бы закончилось плачевно».*

Эта история наглядно иллюстрирует тот факт, что любая значимая реформа в современных капиталистических державах связана не столько с *техническими* и научно обоснованными потребностями экономики, сколько с борьбой вовлечённых фракций, часть из которых использует этатистскую идеологию даже для прикрытия собственных партикулярных интересов.

### **Уступки частному капиталу**

Там, где у всё ещё слабого российского государства не было выхода, оно было вынуждено запустить реформы. Это касается сектора оперирования (управления) грузовыми вагонами. Трое руководителей МПС начала 2000-х гг., причастных к разработке и осуществлению реформ, – Н. Е. Аксененко, Б. М. Лapidус и А. С. Мишарин – в своей книге 2001 г. “Железные дороги России: от реформы к реформе” писали: *«Внутренние ресурсы отрасли не позволяют кардинально решить проблему обновления фондов за счёт собственных инвестиций. Только при условии двукратного роста доходности, обеспеченного увеличением тарифов на внутригосударственные перевозки в 3 раза, железнодорожный транспорт мог бы решить эту задачу собственными силами. Однако неприемлемость такого решения очевидна».*

Вскоре данный сектор был реструктурирован, туда пришли частные игроки, создав рынок, на котором нерегулируемые тарифы и конкуренция позволили ликвидировать дефицит грузовых вагонов, привлечь значительные инвестиции и с помощью возросшего вагонного парка освоить растущий грузооборот: в 2003 г. была осуществлена “тарифная революция” – вагонная составляющая для собственных (или частных) вагонов перестала регулироваться государством и могла определяться самими участниками рынка в зависимости от соотношения спроса и предложения. Эта “революция” привела к появлению множества частных компаний-операторов, которые стали конкурировать друг с другом за грузоотправителя, экономика получила от них инвестиции в производство грузовых вагонов, что, в свою очередь, вызвало локальный бум в вагоностроительной отрасли, благодаря чему был ликвидирован хронический дефицит вагонов, от которого страдали грузоотправители в 1999–2000 гг., когда им не хватало полувагонов для вывоза угля или металлов. А “РЖД”, потеряв монополию на вагоны, по некоторым оценкам, лишилась 13 % доходов. Однако Якунин признал, что *«недостатки [...] уступают достоинствам того, что в результате мы получили»* (Интерфакс, 09.06.2015).

### **“Забытые” цели**

Преобразования не затронули ни инфраструктуры, ни сегмента предоставления услуг магистральной локомотивной тяги. Так, не появилось ни частных перевозчиков в сфере грузовых перевозок, ни сколько-нибудь значительной доли поездных локомотивов в частной собственности. В этих сегментах спустя более 20 лет после начала структурной реформы некоторые из её основных целей до сих пор не выполнены, сохранена государственная собственность и продолжается стагнация.

В то время как вагонный парк после либерализации 2003 г. вырос в 1,5 раза, в инфраструктурной и локомотивной сферах этот период стал “потерянным десятилетием”. Правда, это не помешало малому числу крупных игроков (“Трансойл” Геннадия Тимченко, “Нефтетранссервис” и Globaltrans) получить от “РЖД” локомотивы и возить на них грузы на закольцованных маршрутах, получая баснословную прибыль.

### **Дефицит инфраструктуры**

Если с 1970-х гг. главной головной болью руководителей СССР было исчерпание пропускных и провозных способностей инфраструктуры, то после распада СССР и последовавшего экономического краха, сопровождавшегося падением погрузки и грузооборота (вплоть до 1998 г.), актуальными стали совершенно другие вопросы – как законсервировать избыточные станции, сократить персонал (но не потерять специалистов), содержать инфраструктуру (особенно малодеятельные линии и участки), привлечь грузы, в том числе с других видов транспорта. Но это не решало проблему дефицита инфраструктуры, а лишь *откладывало* её, и последовавший в десятилетие 1999–2008 гг. экономический бум вновь вернул эту проблему в повестку дня.

11 декабря 2018 г. “Коммерсантъ” сообщал о снижении скорости движения на железнодорожной сети, в том числе замедлении оборота вагона. Глобальная причина проблем со скоростью – недостаточные инвестиции в инфраструктуру общего пользования, обусловленные дефицитом государственного финансирования ОАО “РЖД” и отсутствием механизмов привлечения частных инвестиций, что привело к отставанию инфраструктуры от потребностей рынка перевозок.

### **Стратегическая неготовность**

После того, как российский империализм развязал войну на Украине, он был вынужден изменить логистику перевозок грузов и совершить “поворот на Восток”. Это привело к осложнениям в работе железнодорожной отрасли и ещё большему дефициту инфраструктуры. Эта проблема стала одной из *ключевых*, поднятых 12 сентября 2023 г. на сессии “Россия – Китай” Восточного экономического форума, где президент ПАО “ТрансКонтейнер” (лидера контейнерной железнодорожной логистики в Евразии) Виталий Евдокименко заявил, что сдерживающим фактором *«в части увеличения, развития объёмов перевозок в восточном направлении»* является *«дефицит ресурсов железнодорожной инфраструктуры»*, около *«30 % платёжеспособного спроса в этом направлении на сегодняшний день остаётся необеспеченным»*. А 10 июня этого года РБК констатировал: *«Железнодорожная инфраструктура [снова] не успела подстроиться под новые реалии»*.

Сам по себе рост погрузки и перевозок не обязательно влияет на скорости, если резерв пропускных способностей довольно велик. Но историческая особенность именно российской железнодорожной отрасли как раз и состоит в том, что в ней – в отличие, например, от США – никогда не было “избытка” инфраструктуры, который является важным элементом капиталистически гибкой и эффективной работы отрасли. Этот недостаток усугубляется дисбалансом в российской *полупарламентной* политической системе, где подавляющее влияние имеют сырьевые экспортноориентированные фракции, а “поворот на Восток” в очередной раз лишь подсветил *«неэффективность, обусловленную политическими причинами, когда, например, представители [...] угольной отрасли с отличными связями “наверху” успешно отстаивали свои интересы [...] – часто за счёт дальневосточных покупателей»* (Riddle, 25.10.2024).

Таким образом, апологеты этатизма, твердящие об “излишних” дублирующих линиях и необходимости “централизованного” и “научного” плана развития сети, но без радикального переворота в экономических отношениях *в целом*, много лет прикармливаемые российским правящим классом и влиявшие на его решения, сыграли с ним злую шутку: в момент решающей конфронтации он оказался не готов к нынешнему уровню противостояния.

Октябрь 2024 г.