

Ф.И. Хусаинов,
канд. экон. наук, преподаватель РОАТ МИИТ

«Анархический» рынок или «мудрый планировщик»?

Часть 1 ("РСП-Эксперт".- 2012.- № 11.- С.34-35.)

В последние годы в транспортной науке идёт большая дискуссия о принципах управления вагонными парками. Чем она интересна с научной точки зрения? Тем, что это лишь частный случай более общей (и давней) дискуссии о том, что эффективнее направляет развитие тех или иных отраслей - интересы потребителей (рынка) или интересы всевидящего планового органа, который из единого центра решает за потребителей какая из потребностей рынка будет удовлетворена, а какая - нет. В той давней дискуссии активное участие принимали как сторонники планирования в экономике (например О. Ланге), так и либералы австрийской школы: Л. Фон Мизес и его ученик, нобелевский лауреат Ф. фон Хайек. «Природа фирмы» другого Нобелевского лауреата Р. Коуза отчасти была ответом на эту дискуссию – в каких рамках развитие централизованного управления повышает эффективность фирмы, и с какого момента приводит к её неконкурентоспособности. И не случайно, что идеи последователя Коуза – О.Уильямсона (Нобелевского лауреата за 2009 г.) легли в основу реформ железнодорожных систем в Европе.

Экономика железнодорожного транспорта под разговоры о своей «особости», отстала от "большой" экономической науки и только сегодня подбирается к обсуждению тех вопросов, которые в "большой" экономической науке, кажется, уже решены.

Примерно с конца 90-х, начала 2000-х годов темп роста промышленности в России стал обгонять неразвивающуюся железнодорожную инфраструктуру и экономика начала испытывать дефицит вагонов. Попросту говоря не в чем было вывозить произведённую продукцию. В этих условиях в вагонную сферу пришёл частный бизнес, благодаря которому парк частных вагонов начал бурно расти. Инфраструктура же по-прежнему оставалась в государственной собственности и поэтому (в том числе), не развивалась. В итоге (если формулировать проблему очень упрощённо) - вагонов стало слишком много, а путей - слишком мало. В связи с этим, сейчас в транспортной науке активизировалась дискуссия о принципах управления вагонными парками. Одни предлагают улучшать использование вагонных парков и развивать инфраструктуру, другие - вернуться к советской модели управления. Так, недавно защищалась кандидатская диссертация, в которой автор утверждал (я немного утрирую его позицию), что раз частная собственность привела к тому, что вагонов стало слишком много, надо их отобрать у частных компаний, передать в РЖД и централизованно управлять всем парком по аналогии с МПС.

Подобные дискуссии бывали и раньше. Поэтому сделаем маленький экскурс в историю железных дорог.

Небольшая ретроспектива

В первые годы существования российских железных дорог, в 1840-60 гг., вагоны обращались только в пределах своей дороги. На стыковых пунктах производилась перевалка грузов из вагонов сдающей дороги в вагоны принимающей дороги. В 1868 г. было принято первое соглашение между некоторыми дорогами об установлении прямого сообщения. В 1887 г. было принято «Соглашение о прямом бесперегрузочном сообщении». Здесь важно отметить, что инициаторами подобного соглашения стали сами дороги. Ликвидация перегрузки грузов на стыковых пунктах положительно сказалась на деятельности дорог, и число присоединившихся к соглашению стало расти. В 1889 г. было принято «Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами», по которому для всех дорог устанавливали обезличенное использование вагонов и единые штрафные санкции, регламентирующие использование «чужих» вагонов.

Таким образом, все мероприятия по оптимизации управления вагонопотоками носили в тот период относительно добровольный характер и были результатом соглашения между различными компаниями, а не результатом единой централизованной государственной политики.

В 1916 г. идеи централизации начинают овладевать многими слоями общества (и не только в России). В 1917 гг. вместе с пришедшей модой на централизацию всего и вся, стали усиливаться тенденции к дальнейшей централизации и регулированию на основе единого плана перевозок. Эти предложения не только не находили поддержки, но зачастую встречали прямое противодействие со стороны грузоотправителей. После прихода к власти большевиков, в 1917 г., на мнение грузоотправителей можно было уже не обращать внимания, чему была очень рада отечественная транспортная наука, всегда воспринимавшая нужды грузоотправителей и рынка как досадную помеху своим красивым математическим моделям.

В этот момент российская железнодорожная сеть оказалась перед выбором: пойти по пути добровольных горизонтальных соглашений между множеством различных компаний, по которому шли, например, железные дороги США или пойти по пути принудительной централизации «сверху». Именно второй путь выбрали не только большевики, но и большинство учёных-транспортников 1920-30-х годов, возможно, повторяя про себя, вслед за академиком С. Струмилиным, что «лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие».

Пить из грязного стакана?

В своём учебном пособии «Управление движением на железнодорожном транспорте» д.т.н. проф. В.А. Кудрявцев с гордостью отмечает, что «на русских железных дорогах впервые в мире были применены такие регулировочные меры, как обезличенное использование вагонов,

принудительное перераспределение парка вагонов между дорогами».

Конечно, в каком-то смысле авторы идеи централизации были правы: управление обезличенным единым парком гораздо проще, чем управление парком, принадлежащим десятку-другому разных собственников со своими интересами и потребностями. Более того, централизованное управление парками позволяет обходиться меньшими пропускными и провозными способностями инфраструктуры.

Но в долгосрочной перспективе выбор подобной модели приводит к определённым (негативным для экономики, для грузоотправителей) последствиям.

Дело в том, что когда у вас есть много собственников вагонов, которые конкурируют друг с другом за грузы промышленных предприятий выбор эффективного или неэффективного способа управления своими вагонами и банкротство либо слияние различных компаний происходит путём естественного "дарвиновского отбора" и общая эффективность транспортной системы повышается. Когда же у вас централизованно управляется передвижение всех вагонов по сети, то вы должны разработать некий набор показателей, по которому вы можете оценивать как вы работаете - эффективно или нет. Обычно, показатели, по которым отрасль хочет сама себя оценивать - это показатели удобные отрасли и абсолютно неважные для грузоотправителей.

Приводит это к тому, что целью работы отрасли становится не удовлетворение потребностей рынка, а героическое выполнение каких-то своих внутренних показателей.

Представьте – Вы едете в поезде. Вы заказываете у проводника чай, а вам приносят его в грязном стакане и говорят: пейте быстро и через две минуты отдайте в соседнее купе. При этом проводник будет искренне считать, что оказанная им услуга чрезвычайно хороша: по итогам квартала он улучшил показатель «оборот стакана». И возможно, что он будет удивлён, если Вы оцените качество услуги иначе. Взгляд потребителя услуги будет в этом случае существенно отличаться от взгляда того, кто эту услугу оказывает.

Пример: железные дороги США уступали железным дорогам СССР по большинству эксплуатационных (внутренних для отрасли) показателей. Но они существенно превосходили советские железные дороги по таким показателям как скорость доставки, срок доставки, надёжность доставки (т.е. доля отправок, прибывших с невыполнением срока доставки), одним словом - по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя. На железных дорогах США доля отправок, прибывших с просрочкой не превышает 1-2 %. А как обстояло дело с этим показателем в СССР?

(окончание в следующем номере)

«Анархический» рынок или «мудрый планировщик»?

Часть 2 ("РСП-Эксперт".- 2012.- № 12.- С.16-17.)

Анализ выполнения сроков доставки за 1975 - 1989, проведённый в работах д.э.н. Д.А. Мачерета (в прошлом - руководителя департамента экономики МПС, затем РЖД) и к.э.н. И.А. Чернигиной показал, доля отправок, прибывающих с просрочкой составляла от 22 % до 41 % (в т.ч. по видам отправок - достигая по маршрутным отправкам до 28 %, а по мелким отправкам 64 %). Среднее время просрочки на отечественных железных дорогах в этот период составлял от 6,9 до 8,6 сут., достигая по мелким отправкам 16 сут.

При этом, во всех отечественных транспортных учебниках гордо приводятся данные о том, что у нас выше, чем в США такие показатели, как доля электровозной тяги или грузонапряжённость, у нас вагоны оборачивались быстрее и был ниже порожний пробег. Только с точки зрения грузоотправителя всё это неважно.

Сравнение двух принципиально по-разному построенных железнодорожных систем – СССР и США наглядно демонстрирует, что децентрализованные системы (а я напомню, что в США грузовые железнодорожные перевозки осуществляются частными компаниями, тарифная политика которых с 1980 г. даже практически не регулируется государством) показывают более высокие показатели по тем параметрам, которые важны для грузоотправителей. Тогда как централизованные системы по факту глухи к потребностям рынка, но зато с блеском могут отчитаться об «оптимизации перевозочного процесса».

Конь и трепетная лань

Иначе говоря, в децентрализованных системах главной целью компании становится степень удовлетворения потребностей потребителей, а в условиях централизации важнейшими критериями становятся различные внутренние показатели которые могут не иметь никакого отношения ни к реальной экономической эффективности ни к удовлетворению потребностей потребителей.

Понятно, что вернуться в СССР уже нельзя, но груз советского образования тянет в сторону привычных показателей и тут появляются различные идеи о том, как совместить централизованное управление порожними вагонными парками с тем, что есть разные собственники с разными интересами, разной специализацией по направлениям и различной доходностью. В итоге, появляются попытки находясь в условиях рынка, управлять парком вагонов по критериям, которые хороши для плановой экономики.

Люди с советской, "плановой" парадигмой в головах часто говорят, что в возникших в отрасли проблемах, которые особенно обострились в августе-

сентябре 2011 г. виноваты частные операторские компании, резко увеличившие парк и работающие «анархически», без мудрого и правильного управления со стороны «РЖД».

В шаге от национализации

Но если внимательнее присмотреться к фактам, то всё было совсем не так. Давайте вспомним хронологию событий. В 2010 г. было принято решение об управлении парком полувагонов «ПГК» и «ВГК» централизованно через ЦФТО РЖД. С ноября 2010 года были заключены соответствующие соглашения между РЖД и ее дочерними компаниями. А с апреля 2011 г. полувагоны «дочек» были переданы в управление единым пулом под руководством ЦФТО РЖД. В результате, примерно к июлю обострилась проблема «технологического дефицита», а к августу-сентябрю она стала критической.

Но затем, вместо того, чтобы отказаться от движения по ошибочному пути, РЖД принимает решение не просто управлять парком «дочек», а передать их себе в аренду, остановившись в одном шаге от полной национализации. С эксплуатационными показателями все было хорошо. Порожний пробег немного сократился. А оборот вагона уменьшился на 0,8 суток (в октябре 2011 г., когда вагоны передали в аренду РЖД, по сравнению с сентябрем).

Но вот ведь незадача: на фоне роста некоторых (формально важных) эксплуатационных показателей осенью 2011 г. максимально остро проявились две проблемы: рост «технологического дефицита» (возникло ощущение, что вагонов, как в начале 2000-х стало «не хватать»), притом, что физически дефицита вагонов нет; катастрофическое снижение экономической эффективности работы вагонного парка.

Не буду сейчас останавливаться на причинах этого, они более-менее понятны всем участникам рынка Важно другое.

Демифологизация

Постепенно в результате обсуждения проблемы, как в СМИ, так и на различных мероприятиях с привлечением отраслевых экспертов стало понятно: с попыткой «построения социализма в отдельно взятой отрасли» пора завязывать. В начале февраля на сайтах «РЖД» и «ПГК» появляется пресс-релиз, в котором компания заявляет, что «в целях повышения эффективности управления собственным подвижным составом и снижения финансовых издержек, связанных с распределением порожних вагонов, с 1 февраля 2012 года ОАО «Первая грузовая компания» переходит к самостоятельному управлению парком полувагонов, переданным ранее в управление ОАО «РЖД» по условиям агентского соглашения». В марте 2012 г. «ПГК» забрала из управления неудавшимся «единым пулом» под эгидой ЦФТО свои вагоны. Остальные операторы, которым делалось предложение о

передаче своих вагонов в аренду «РЖД» - отказались это сделать. Единственное, чем продолжало управлять ЦФТО РЖД – парком «ВГК».

Но самое интересное заключается в том, что как только количество вагонов, централизованно управляемых РЖД уменьшилось, сразу исчезла проблема «технологического дефицита». Оказалось, что частные собственники, подвигаемые «невидимой рукой рынка» гораздо эффективнее организуют этот процесс.

Как это выражается в цифрах? Читаем материал июня 2012 г: «Ситуация с вывозом грузов малого и среднего бизнеса по железной дороге в РФ существенно улучшилась по сравнению с осенью 2011 г., считают в Министерстве экономического развития РФ. «Буквально на днях мы разговаривали с "Опорой России". Уровень удовлетворения заявок – 96% вместо 37% в ноябре», – заявил замглавы Минэкономразвития Станислав Воскресенский в интервью телеканалу "Россия 24"¹.

Таким образом, тезис о том, что централизация -позитивна, а «анархия рынка» - негативна, на поверку оказывается мифом. Реальные цифры – говорят совсем о другом.

Здесь необходимо сделать важную оговорку: дело не в том, насколько консолидирован парк, а в том – как это происходит – добровольно, «снизу» по желанию самих собственников вагонов (операторов) или по приказу сверху, вопреки экономической логике.

Мировой опыт учит нас, что самые устойчивые системы - те, что сформировались «снизу» путём естественного развития, поскольку они гармонично учитывают интересы всех участников, они гибки и открыты изменениям. Попытка насадить «сверху» единую систему, не учитывающую интересов участников рынка, скорее всего, как это всегда бывало и ранее, конечно позволит отчитаться об успехах, но, увы, не сделает систему более клиентоориентированной.

Вместе с тем, необходимо помнить ещё одну важную вещь: все мероприятия по улучшению управления вагонными парками могут лишь отсрочить проблему дефицита инфраструктуры, но не решить её. В условиях роста погрузки, увеличения грузооборота и вагонного парка, неразвивающаяся инфраструктура железных дорог становится главным тормозом экономического развития.

С точки зрения долгосрочной перспективы – необходимо развитие инфраструктуры и – следовательно – рыночных инвестиционных механизмов, обеспечивающих такое развитие (но это – отдельная тема).

Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. "Анархический" рынок или "мудрый планировщик"? // РСП-Эксперт. - 2012. - № 11. - С.34-35 (начало); № 12. - С.16-17 (окончание).

¹ <http://www.rzd-partner.ru/news/2012/06/07/377550.html>