АНАЛИЗ ПРОЕКТА «ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА»

Министерством экономического развития был подготовлен проект «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на периоддо 2020 года», вызвавший бурное обсуждение в транспортном сообществе [1].

На наш взгляд, в основе этого документа лежат неверные (устаревшие) исходные посылки, и, как следствие, там сформулированы предложения, которые не только неверны, но и, зачастую противоречат целям, сформулированным в этом же документе.

1. Неверные исходные посылки

В основе «диагностирующей» части документа лежит неверное, искажённое представление о развитии рынка предоставления подвижного состава. Так, авторы документа утверждают, что «быстрый неконтролируемый рост парка грузовых вагонов на железнодорожной сети и чрезмерно большое количество участников рынка (...) вызвало увеличение порожних пробегов» (стр. 13 Проекта).

На самом деле, рост вагонного парка, происходил в полном соответствии с потребностями экономики. И то, что он был «неконтролируемым» - и спасло российских грузоотправителей от дефицита и проблем с вывозом груза.

Как видно из Рис 1, с 2000 по 2014 год вагонный парк вырос на 52% (с 802,7 тыс. единиц до 1221,4 тыс. единиц), при этом грузооборот за тот же период вырос на 67 %. Весь возросший грузооборот невозможно было бы «освоить» без роста вагонного парка.

Кроме того, если мы посмотрим на динамику вагонокилометров порожнего пробега, то увидим, что да они выросли, но соотношение гружёных и порожних вагонокилометров остаётся примерно постоянным – что во времена МПС – в 1993–2003 гг., что в последние годы во времена РЖД.

Фарид ХУСАИНОВ,
кандидат экономических наук,
доцент РОАТ МИИТ,
зам. председателя НП ОЖДПС

Да и коэффициент порожнего пробега (к общему) как составлял во времена МПС, например в 1993-98 гг от 38 до 42 %, так и поныне находится в этом диапазоне (рис 3).

Обратите внимание, что в период МПС и единого вагонного парка [2] амплитуда колебаний коэффициента порожнего пробега составляла от 27,9% до 42,6%, а во времена развитой конкуренции между парком операторов и парком МПС (а позднее – между парком операторов и парком РЖД и ДЗО РЖД) этот показатель находился в диапазоне от 39,1% до 41,3%.

Таким образом, утверждение, что именно бурное развитие операторского бизнеса (а рост доли приватного парка пришёлся, главным образом, на 2002–2009 гг.) повлияло на увеличение коэффициента порожнего пробега – не подтверждается анализом статистических данных.

[1] Статья является журнальной версией доклада, сделанного автором 15 октября 2015 г. на круглом столе «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года» в Аналитическом центре при Правительстве РФ. См. http://f-husainov.livejournal.com/381113.html

[2] Строго говоря, даже в СССР в 1980-е годы небольшая доля парка (от 12 до 15 %) принадлежала не МПС, а различным «предприятиям и организациям». Перемещение этих вагонов осуществлялось по принципу «срочного возврата» на станцию приписки (т.е. с 50%-ным порожним пробегом).

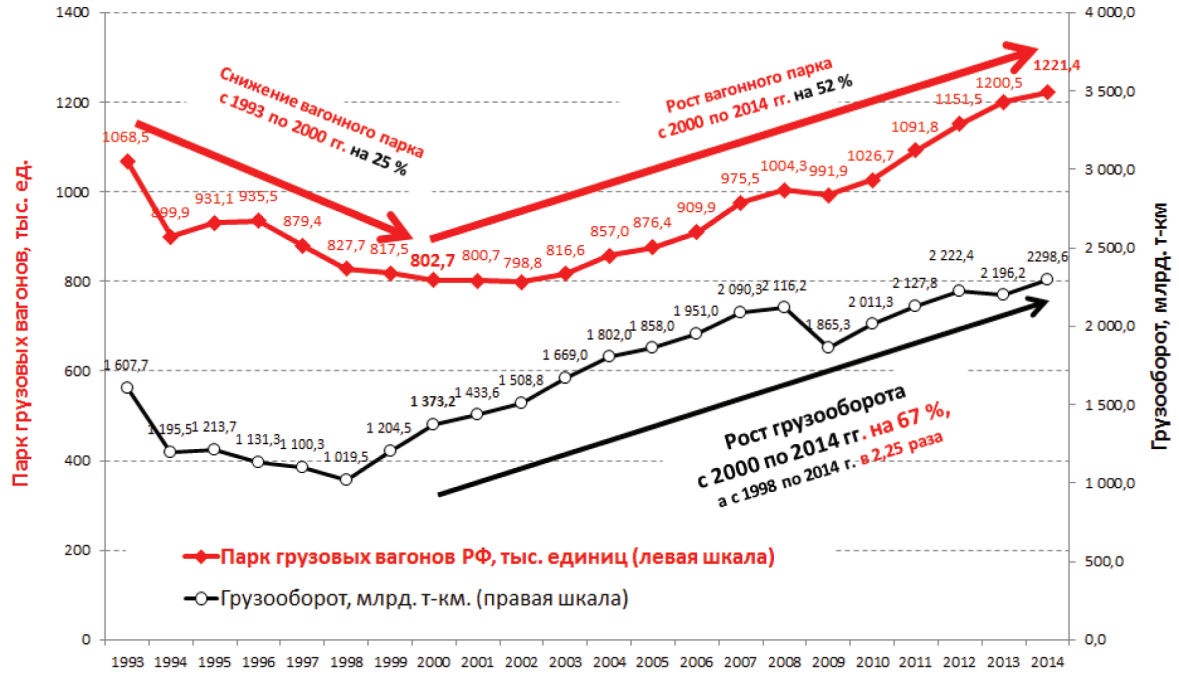

Рис.1. Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта (без учёта порожнего пробега) в 1993–2014 гг.

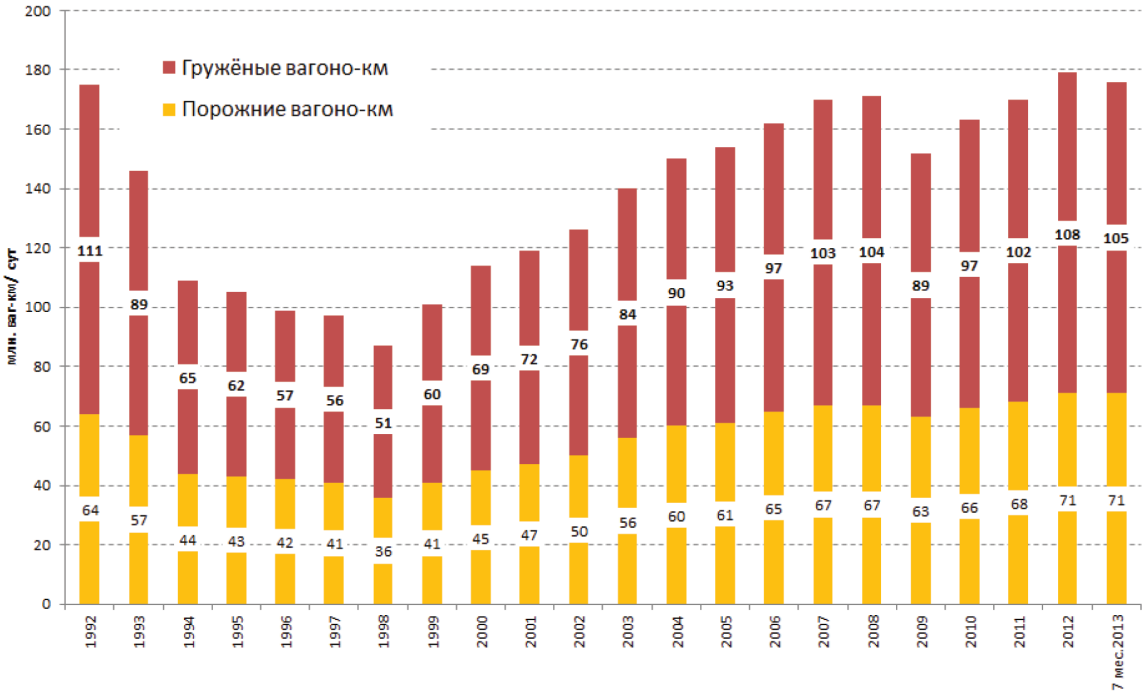

Рис.2. Вагоно-километры порожнего и гружёного пробега вагонов в 1992–2013 гг, млн. вагоно-км/сут.

Какие именно факторы обусловили динамику коэффициента порожнего пробега – это тема отдельного исследования, отметим лишь, что влияние соотношения внутрироссийских и экспортных перевозок и изменение географии перевозок (с увеличением грузопотока на порты Дальнего Востока) в гораздо большей степени влияет на динамику этого показателя, чем количество собственников (операторов).

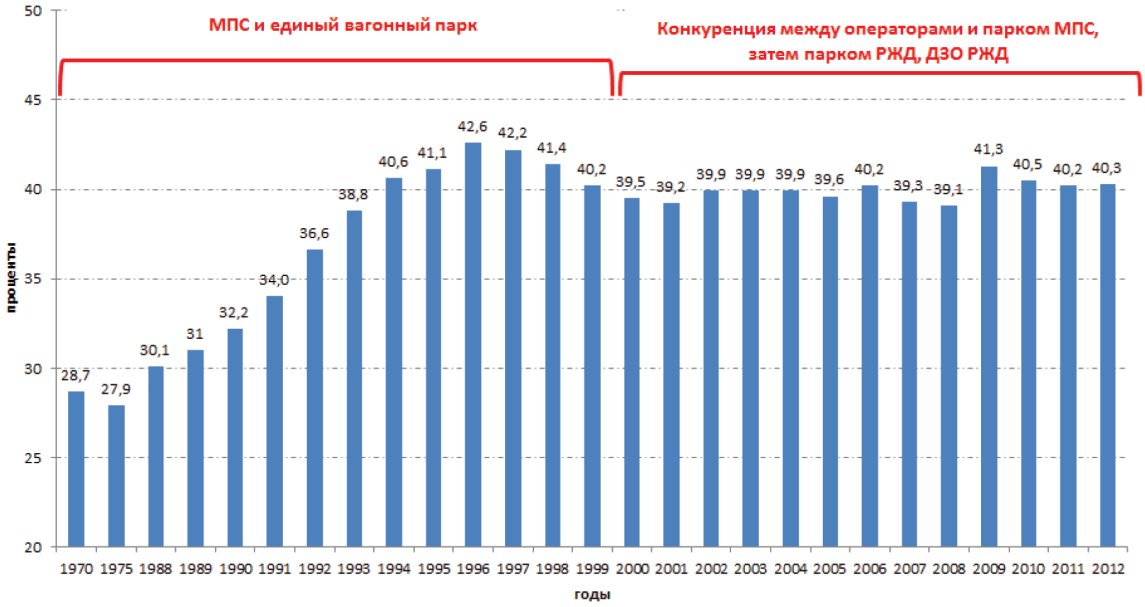

Рис. 3. Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России в 1970–2012 гг., в %

Следовательно, выросли не «порожние пробеги» сами по себе, как указывают в тексте проекта ЦМР анонимные авторы из Минэкономразвития, а в целом дальность перевозок – и гружёный рейс и порожний.

И действительно, если мы посмотрим на показатель средняя дальность перевозок, то увидим рост с 1990-х годов до 2014 г. примерно полуторакратный (рис 4).

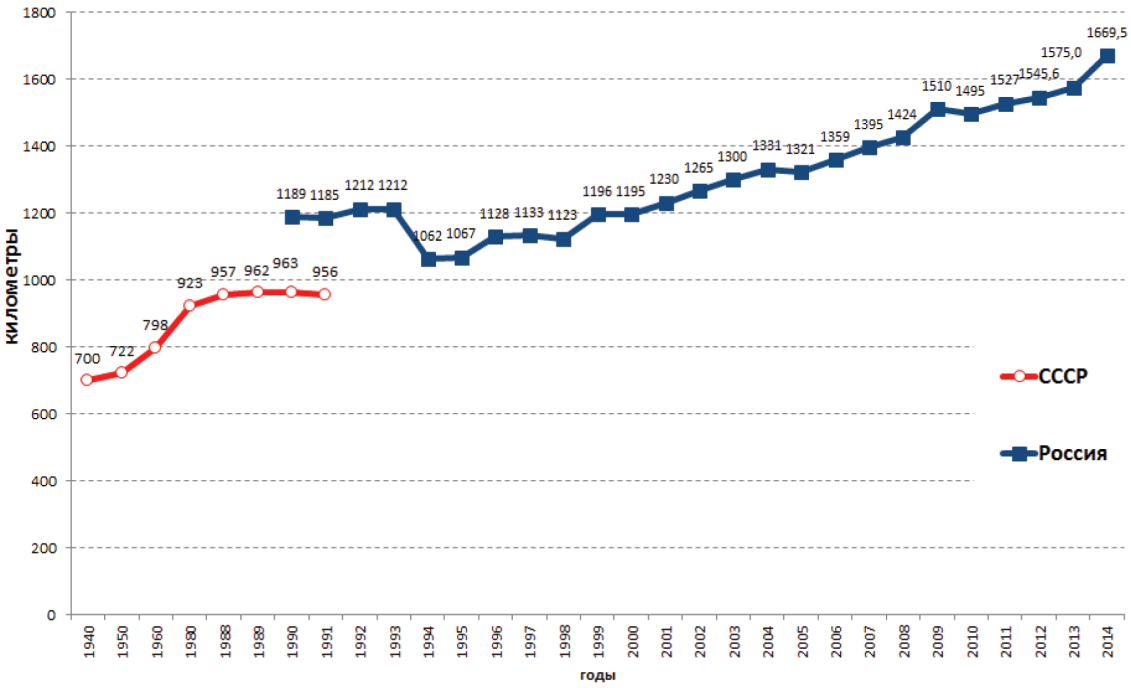

Рис.4. Средняя дальность перевозки груза по железным дорогам СССР и России в 1940–2014 гг.[3], км.

[3] Ряд «Россия» в 1990-1991 гг. – в границах РСФСР

Можно провести простой статистический эксперимент: взять показатели времён МПС России 1993-98 гг. и скорректировать их на возросшую среднюю дальность перевозки и получим примерно сегодняшние показатели: при возросшей дальности требуется больше вагонов, выше будет порожний пробег (с востока на запад просто нечем загрузить вагоны), сам оборот вагона, разумеется должен возрасти и т.д.

Таким образом, дело здесь не в «большом количестве участников рынка» а в гораздо более объективных вещах – в структуре грузопотоков, увеличении доли экспорта, особенно через порты Дальнего востока и т.д.

Таким образом, анализ исходных посылок документа говорит о том, что эти посылки – глубоко ошибочны.

2. Противоречивые и ошибочные предложения

Те предложения, которые сформированы авторами Проекта противоречивы и, во многих случаях не достигают озвученных целей. Если мы исходим из допущения, что документ преследует именно те цели, которые в нём сформулированы, а не какие-то иные, противоположные.

Таких противоречий в тексте множество, приведём, наиболее наглядный пример.

В тексте проекта предлагается «консолидация универсального вагонного парка в управлении общесетевого перевозчика» (стр. 14 Проекта) и «формирование объединённого парка грузовых вагонов, который будет управляться по единой технологии общесетевым перевозчиком» (стр. 15).

При этом забавно, что создание этого нового монополиста мотивируется следующими целями: «создание дополнительных стимулов для развития конкуренции» и «формирование условий для удовлетворения потребностей широкого круга потребителей услуг железнодорожного транспорта, включая малых и средних грузоотправителей».

Создать монополию для усиления конкуренции – это новое слово в экономической науке и практике!

Но ещё более важно то, что и вторая из целей – забота о малых и средних грузоотправителях, – не достигается. Поскольку для малых грузоотправителей именно наличие операторов своего «веса», как показал опыт последних лет, делает организацию работы более комфортной.

Таким образом, сформулированные в проекте предложения противоречивы и ошибочны (если рассматривать их с точки зрения объявленных целей).

3. Снова про «излишний» вагонный парк

Анонимные авторы Проекта признают, что «рост вагонного парка практически прекратился», но тем не менее, по их мнению на сети «сформировался значительный объём излишнего парка грузовых вагонов» (стр.13). По мнению авторов Проекта «это привело к существенному увеличению нагрузки на инфраструктуру общего пользования» (стр.14).

В итоге предлагается «создание экономических условий, при которых содержание излишнего парка становится нецелесообразным» (стр. 15).

Спешу разочаровать авторов Проекта, подобные условия уже давно созданы. Сегодня действует механизм платного занятия инфраструктуры, сегодня фактически запрещено продление срока службы вагонов, сегодня нельзя «просто так» отправить порожний вагон с подъездного пути на «инфраструктуру общего пользования», если на станции назначения нет заявки ГУ-12 с указанием именно этого конкретного собственника вагона и с соответствующим количеством заявленных вагонов.

Таким образом, на инфраструктуру РЖД сегодня может выехать и следовать на ту или иную станцию назначения только ровно то количество вагонов, которое допустило «РЖД». Всё, что больше этой величины – «отсекается» путём отклонения или неполного согласования заявок, с помощью логических контролей и иных инструментов.

Если с 2001 по 2014 г. (а точнее – по январь 2015 г.) парк вагонов стабильно рос и достиг 1231,6 тыс. единиц, то начиная с февраля 2015 г. и по сегодняшний день парк снижается (см. рис. 5).

В июне парк снизился ниже уровня 2013 г., а в сентябре приблизился к показателю 2012 года.

Если снижение продолжится такими же темпами, то через год – полтора у нас снова будет дефицит вагонов и для грузоотправителей снова повысится тарифная нагрузка.

Таким образом,предложения, сформулированные в Проекте ещё два или три года тому назад можно было обсуждать, но сегодня они не просто устарели, они представляют опасность и угрозу для нормального плавного развития рынка.

Соответственно, и предложения авторов Проекта о том, что парк нужно регулировать согласно «утверждённой методике», на наш взгляд, ошибочное предложение. Любые административные ограничения количества вагонов чрезвычайно вредны живому рыночному организму.

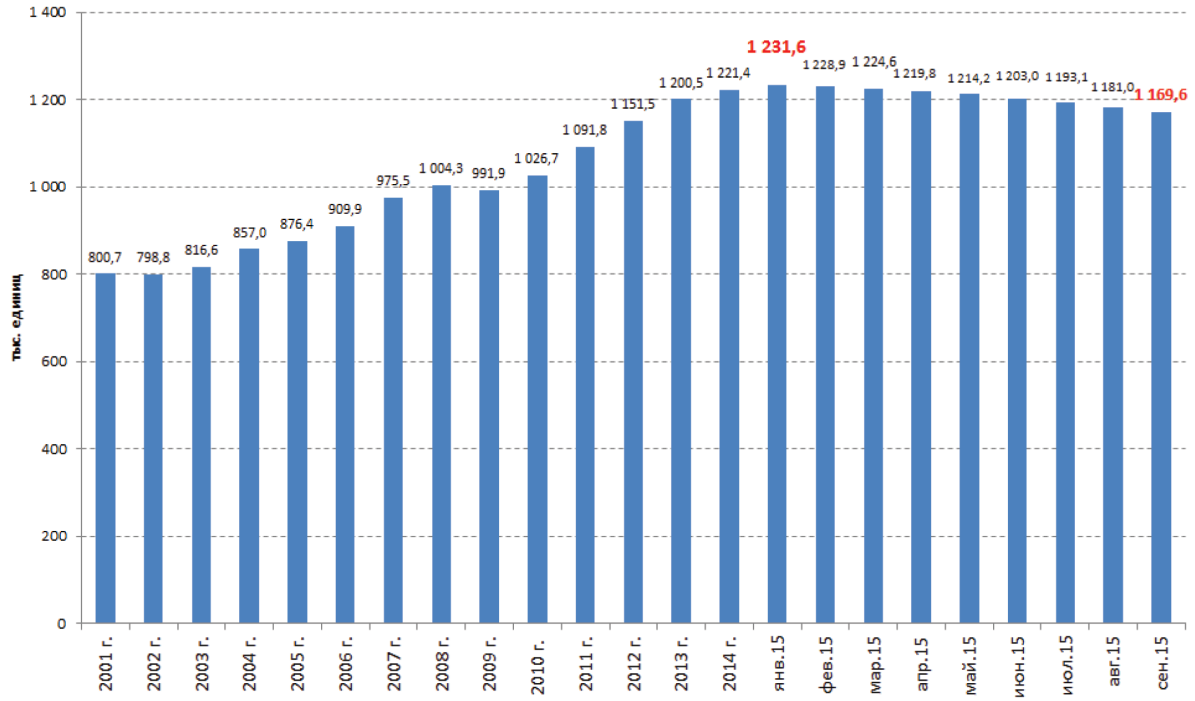

Рис.5. Динамика парка грузовых вагонов в России, тыс. единиц

4. Единое СРО с обязательным участием

В тексте проекта содержится предложение о создании условий «для развития единой саморегулируемой организации в сфере оперирования подвижным составом на основе **обязательного участия** компаний-операторов подвижного состава» (стр. 16 Проекта).

Данное предложение неоднократно было обсуждено за последние три-четыре года. По итогам всех обсуждений признавалась нецелесообразность единого СРО с обязательным участием.

Связано это с тем, что рынок услуг операторов функционирует на основе существующего нормативно-правового регулирования.

Разработка дополнительных стандартов-обязательств может носить только добровольных характер. Попытка «загнать» всех участников рынка предоставления подвижного состава в единое безальтернативное СРО чреваты с одной стороны – монополизмом и различного рода картельными сговорами участников рынка, а с другой – созданием барьеров входа для новых участников. Таким образом, часть участников рынка может «отрезать» от рынка других, новых участников.

Очевидно, что это самым негативным образом скажется на грузоотправителях, особенно – малых и средних.

Выделим самые главные риски этого решения.

Во-первых, из общих соображений, можно заметить, что сам факт монополизации и отсутствия конкурирующих СРО априори хуже, чем наличие конкурирующих СРО. В случае несогласия с теми или иными решениями СРО, например, с картельным соглашением о поддержании общей цены, у компании-оператора не будет возможности перейти в другое СРО. А возможность «ухода» в подобных случаях – важнейший способ поддержания высокого уровня предоставляемых услуг на рынке.

Во-вторых, на рынке существуют разные операторы с разной технологией работы. Общее у них только одно – они должны соблюдать действующее законодательство. Все иные обязательства, помимо, прямо прописанных в законах должны быть только добровольными.

Единое СРО уничтожает принцип добровольности.

Чем это опасно? У малых и средних операторов и у крупных операторов могут быть принципиальные расхождения по отдельным видам обязательств, которые могут взять на себя участники СРО. В этих условиях, возможно принятие таких стандартов оказания услуг, которые будут «подыгрывать» одним участникам и ставить других в искусственно невыгодное положение; а учитывая, что это будет осуществляться не рыночными, а административными методами, в результате – как это всегда бывает в таких случаях – пострадают грузоотправители, для которых сократится спектр предоставляемых услуг, различных по соотношению «цена-качество».

Что бы пояснить, чем опасны «единые стандарты» для совершенно разных участников – мелких, крупных, средних, кэптивных, региональных, сетевых и т.д. – вспомним старую басню про журавля и лисицу.

Если СРО примет обязательный для всех стандарт, что каша должна быть размазана по тарелке, то лисы выиграют, а журавли останутся голодными, если – наоборот, стандарт предпишет всем питаться из кувшина с тонким горлышком, то журавли будут хорошо питаться, а лисы – вымрут .

Единые стандарты в сфере, где именно различие бизнес-практик является залогом конкурентоспособности приведёт к уничтожению, в том числе и эффективных практик.

В-третьих, и это самое очевидное, вырастет тарифная нагрузка на грузоотправителей. Для операторов это, в общем, не плохо, а вот для грузоотправителей, для потребителей их продукции, для российской промышленности в целом, это будет сильным ударом. И здесь регуляторы должны понимать, что снижение промышленного производства и рост безработицы – будут прямой платой за создание единого СРО.

Странно, что Министерство экономического развития готово пожертвовать экономическим развитием ради идеи единого СРО.

5. Главные отраслевые вопросы – без ответа

В проекте Целевой модели вскользь упомянуты некоторые важные проблемы – привлечение инвестиций, исчерпанность пропускных способностей инфраструктуры, вскользь упомянута частная локомотивная тяга.

Но самые главные вопросы остались без обсуждения.

Например, такие:

1) Какие механизмы эффективнее будут обеспечивать доступность услуг жд транспорта для пользователей (грузоотправителей) – конкуренция операторов или монополизм единого собственника, взявшего все вагоны в управление?
2) Какие механизмы будут сдерживать рост тарифной нагрузки на экономику – конкуренция операторов или их картельный сговор или координация в рамках единого СРО?
3) Каким образом будет происходить «привлечение инвестиций» в локомотивное хозяйство – за счёт либерализации локомотивной тяги и появления частных перевозчиков или за счёт того, что РЖД будет просить дотации из бюджета?
4) Каким образом будет развиваться инфраструктура там, где пропускные способности близки к исчерпанию – за счёт бюджета или привлечения частных инвесторов? И если последнее – то каковы механизмы такого привлечения?
5) Должен ли регулятор говорить рынку - сколько единиц подвижного состава должно быть на стороне предложения? И насколько должна быть удовлетворена сторона спроса? Или рыночные силы дадут более правильный ответ на этот вопрос?

На самые главные отраслевые вопросы – Проект целевой модели ответов не даёт.

Почему не описаны самые главные проблемы, требующие сегодня обсуждения?

Ответ на этот вопрос авторы Проекта дают на стр.19 своего текста. Они пишут: «Такая модель требует минимальных изменений технологии по сравнению с существующей».Т.е. эта модель – назовём вещи своими именами – позволяет ничего не изменив в лучшую сторону, отчитаться о выполненной работе.

Почему же вместо движения вперёд, Минэкономразвития предлагает движение назад? Почему на вызовы сегодняшнего и завтрашнего для, связанные с доминированием приватного парка, отвечает ответом из дня вчерашнего с идеями про «формирование объединённого парка грузовых вагонов, который будет управляться по единой технологии общесетевым перевозчиком»?

Ситуация напоминает старый анекдот про человека, который, уволившись с военного завода перешёл работать на завод по производству велосипедов, но по привычке, у него всё время вместо велосипеда, получался пулемёт.

В 2008 г. вышла знаменитая книга **А.Гурьева**, посвящённая реформе МПС-РЖД, которая оптимистично называлась «**Из тупика**». Проект Целевой модели, в случае её реализации историки будущего назовут «возвращение в тупик».

Этот проект нельзя скорректировать.

Нужно сформировать новую Целевую модель, сформированную не на основе газетных вырезок трёхлетней давности, а по итогам подробного, квалифицированного обсуждения широким кругом пользователей услуг железнодорожного транспорта (операторов, грузоотправителей) и экспертов ■