

# Новая целевая модель рынка: возвращение в тупик?



**Фарид ХУСАИНОВ,**  
к.э.н., доцент  
Российской открытой  
академии транспорта  
Московского  
государственного  
университета путей  
сообщения (РОАТ МИИТ)  
(Москва)

**Моделирование давно стало обязательной частью исследований и разработок. При этом одно из основных требований, которые предъявляются к моделированию, – адекватность, то есть его соответствие реальной системе. По мнению Фарид Хусаинова, именно это качество и отсутствует в проекте целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, который разработало Минэкономразвития.**

**О**бъектом пристального внимания транспортного сообщества стал подготовленный Министерством экономического развития проект «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года».

На мой 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 искаженное 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 ... вызвали увеличение порожних пробегов».

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 на рис. 1, с 2000 по 2014 год вагонный парк вырос на 52% (с 802,7 тыс. до 1221,4 тыс. единиц), при этом грузооборот за тот же пе-



риод 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 они выросли, но соотношение груженых и порожних вагонокилометров остается примерно постоянным – что во

времена МПС – в 1993–2003 гг., что в последние годы, во времена РЖД.

Да и коэффициент порожнего пробега (к общему) как составлял во времена МПС, например в 1993–1998 гг., от 38 до 42%, так и поныне находится в этом диапазоне (рис. 2).

Следовательно, выросли не «порожние пробеги» сами по себе, как

указывают в тексте проекта ЦМР анонимные авторы из Минэкономразвития, а в целом дальность перевозок – и груженный рейс, и порожний.

И действительно, если мы посмотрим на показатель средней дальности перевозок, то увидим рост с 1,0 тыс. км в начале и середине 1990-х до 1,6 тыс. км сегодня (рис. 3).

Можно провести простой статистический эксперимент: взять показатели времен МПС России 1993–1998 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 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 сформулированы авторами проекта, противоречивы и во многих случаях не достигают поставленных целей. Если мы исходим из допущения, что документ преследует именно те цели, которые в нем сформулированы, а не какие-то иные, противоположные.

Таких противоречий в тексте множество, приведем наиболее наглядный пример.

В тексте проекта предлагается «консолидация универсального вагонного парка в управлении общесетевого перевозчика» и «формирование объединенного парка грузовых вагонов, который будет управляться по единой технологии общесетевым перевозчиком».

При этом создание этого нового монополиста мотивируется следующими целями: «создание дополнительных стимулов для развития конкуренции» и «формирование условий для удовлетворения потребностей широкого круга потре-

Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта (без учёта порожнего пробега) в 1993-2014 гг



Рис. 1

Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России, в %

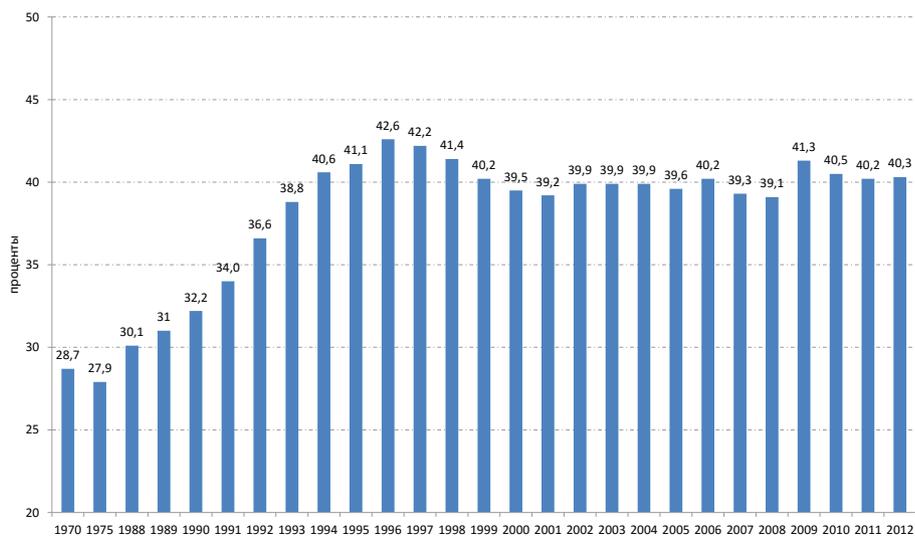


Рис. 2

Средняя дальность перевозки груза по железным дорогам России в 1994-2014 гг, км.

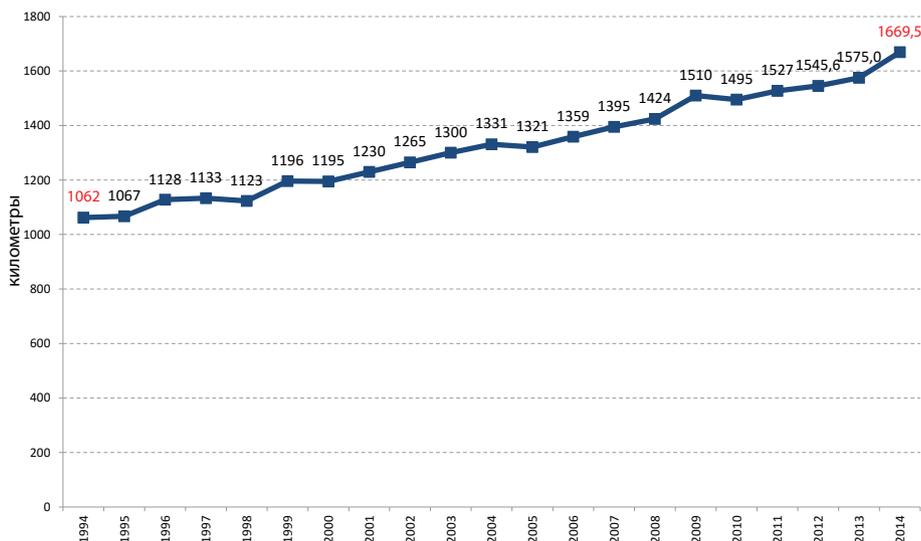


Рис. 3

Динамика парка грузовых вагонов в России, тыс. единиц

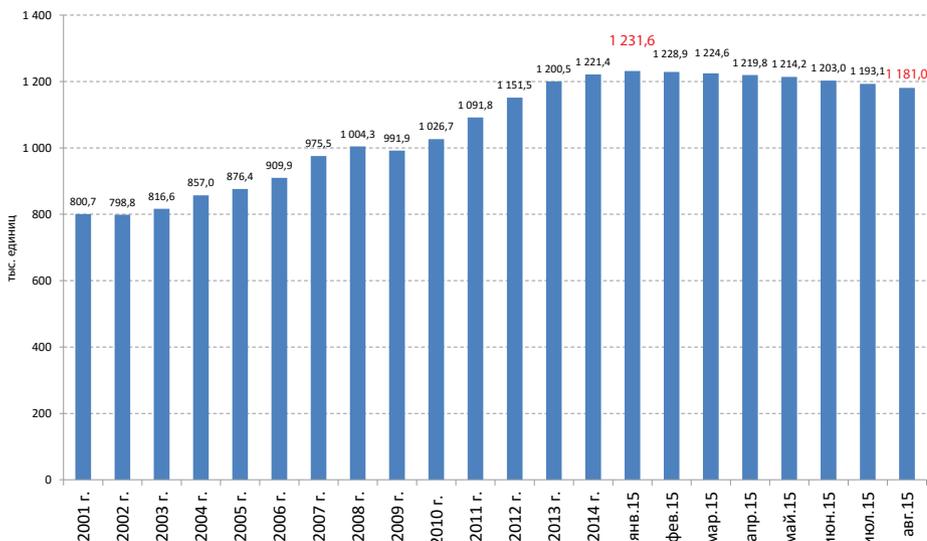


Рис. 4

бителей услуг железнодорожного транспорта, включая малых и средних грузоотправителей».

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

Но еще 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 объем излишнего парка грузовых вагонов». По мнению авторов документа, «это привело к существенному увеличению нагрузки на инфраструктуру общего пользования».

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

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 то количество вагонов, которое допустили РЖД. Все, что больше этой величины, – «отсекается» путем отклонения или неполного согласования заявок при помощи 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 уменьшается (рис. 4).

В июне количество единиц в парке стало ниже уровня 2013 г., а в августе приблизилось к показателю 2012 года.

Если снижение продолжится такими же темпами, то через год-

полтора у нас снова будет дефицит вагонов и для грузоотправителей повысится тарифная нагрузка, и вся она будет уходить на приобретение нового парка.

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

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

### 4. Единая 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».

Данное предложение неоднократно было обсуждено за последние три-четыре года. По итогам всех обсуждений признавалась нецелесообразность единой 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 добровольный характер. Попытка «загнать» всех участников рынка предоставления подвижного состава в единую безальтернативную СРО чревата, с одной стороны, монополизмом и различного рода картельными сговорами участников рынка, а с другой – созданием барьеров для входа новых участников. Таким образом, часть игроков рынка может «отрезать» от рынка других, новых участников.

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

Выделим 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 другую СРО. А возможность «ухода» в подобных случаях – важнейший способ поддержания высокого уровня предоставляемых услуг на рынке.

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

Единая СРО уничтожает принцип добровольности.

Чем это опасно? У малых, средних и 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. Учитывая то, что это будет осуществляться не рыночными, а административными методами, можно заметить: в результате – как это всегда бывает в таких случаях – пострадают грузоотправители, для которых сократится спектр предоставляемых услуг, различных по соотношению «цена-качество».

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

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

Единые стандарты в сфере, где различие бизнес-практик является залогом конкурентоспособности, приведут к уничтожению, в первую очередь, самых эффективных практик.

В-третьих, и это самое очевидное, вырастет тарифная нагрузка на грузоотправителей. Для операторов это не плохо, а вот для грузоотправителей, 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 единой СРО.

Странно, что Министерство экономического развития готово пожертвовать экономическим развитием ради идеи единой 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 ж.-д. 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, их картельный сговор или координация в рамках единой СРО?

3. Каким образом будет происходить «привлечение инвестиций» в локомотивное хозяйство – за счет либерализации локомотивной тяги и появления частных перевозчиков или за счет того, что РЖД будут просить дотации из бюджета?

4. Каким образом будет развиваться инфраструктура там, где пропускные способности близки к исчерпанию, – за счет 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 главные отраслевые вопросы проект целевой модели ответов не дает.

Почему не описаны эти проблемы, требующие сегодня обсуждения?

Ответ на такой вопрос авторы проекта дают следующий: «Такая модель требует минимальных изменений технологии по сравнению с существующей». То есть эта модель – назовем вещи своими именами – позволяет, ничего не изменив в лучшую сторону, отчитаться о выполненной работе.

Почему же вместо движения вперед Минэкономразвития предлагает движение назад? Почему на вызовы сегодняшнего и завтрашнего дня, связанные с доминированием частного парка, отвечают решениями из дня вчерашнего с идеями про «формирование объединенного парка грузовых вагонов, который будет управляться по единой технологии общесетевым перевозчиком»?

Ситуация напоминает старый анекдот про человека, который, уволившись с военного завода, перешел работать на завод по производству велосипедов, но у него все время вместо велосипеда получался пулемет.

В 2008 г. вышла знаменитая книга **А. Гурьева**, посвященная реформе МПС-РЖД, которая оптимистично называлась «Из тупика». Проект целевой модели в случае ее реализации историки будущего назовут «возвращением в тупик».

Этот проект нельзя скорректировать.

Нужно сформировать новую целевую модель не на основе газетных вырезок трехлетней давности, а по итогам подробного, квалифицированного обсуждения в широком кругу пользователей услуг железнодорожного транспорта (операторов, грузоотправителей) и экспертов.