

# Искусство стимулировать, или Как избежать эффекта кобры

**Выполняя поручение правительства, Федеральная служба по тарифам 1 июня 2015 года предложила ряд мер для восполнения так называемых некомпенсируемых затрат, возникающих у ОАО «РЖД» при отправке неисправных вагонов в текущий отцепочный ремонт по причинам, зависящим от собственника подвижного состава. Основная мотивация данных предложений заключается в стимулировании обновления вагонного парка, однако исходные предпосылки заслуживают подробного анализа.**

## Вопросы, вопросы...

В основу предложений регулятора заложена идея о том, что увеличение тарифной нагрузки на владельцев старых вагонов будет стимулировать приобретение нового подвижного состава, так как возрастной парк попадает в текущий отцепочный ремонт гораздо чаще. Предполагается, что сформированные исходя из данной предпосылки меры тарифного регулирования позитивно повлияют на безопасность движения.

Возникают два вопроса. Во-первых, по поводу того, насколько достоверен исходный посыл, лежащий в основе предложений ФСТ. Существует ли зависимость между количеством отцепок в ТОР и возрастом вагонов – и если да, то какая именно? Второй вопрос еще важнее: насколько верна сама идея о необходимости искусственного стимулирования собственников к приобретению нового парка?

## Безопасность и ТР-2

Почему при отцепке в ТОР в первую очередь обсуждается возраст вагона? Потому что высокий уровень отцепок свидетельствует о большом количестве неисправностей, которые могут создать угрозу безопасности движения. Таким образом, число отцепок в пути следования (ТР-2) является крайне важным индикатором. Неисправности, обнаруженные на станции погрузки, устраняются на месте в рамках ТР-1, то есть до того, как вагон вышел на сеть. В этом смысле количество ТР-1 влияет главным образом на затраты собственника вагонов и лишь опосредованно – на безопасность движения. Количество отцепок в ТР-2, в свою очередь, на-



**Фарида Хусаинов,**  
к. э. н, доцент РОАТ МИИТ,  
зам. председателя НП ОЖДПС

прямую связано с уровнем безопасности движения.

## Возраст вагонов и отцепки в ТР-2

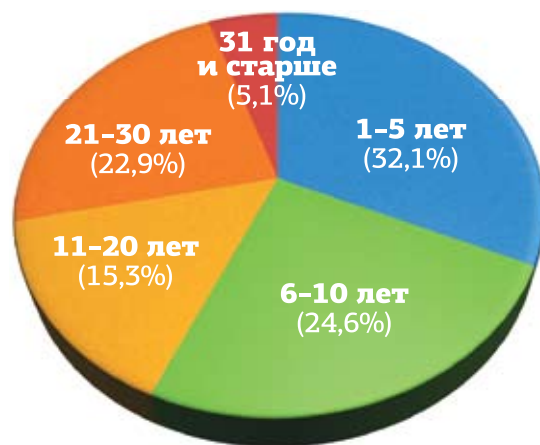
Данные о ТР-2 за I полугодие 2015 года свидетельствуют о том, что из 376,6 тыс. отцепок 121 тыс. случаев приходится на вагоны в возрасте от 1 до 5 лет. Еще 92,7 тыс. – на подвижной состав со сроком службы от 6 до 10 лет (рис. 1). Как видно, из всех отцепляемых в ТР-2 вагонов 32,1% составляет подвижной состав в возрасте от 1 до 5 лет, а в диапазон от 1 до 10 лет попадает 56,7% всех отцепок (32,1% + 24,6% = 56,7%).

При этом исследование только абсолютных значений (количество или процент отцепок в ТОР для группы отцепляемых вагонов) может исказить результаты анализа. Для того чтобы он был более качественным,

необходимо сопоставить доли отцепок в ТОР (ТР-2) по возрастным диапазонам с долями вагонов соответствующего возрастного диапазона в эксплуатируемом парке.

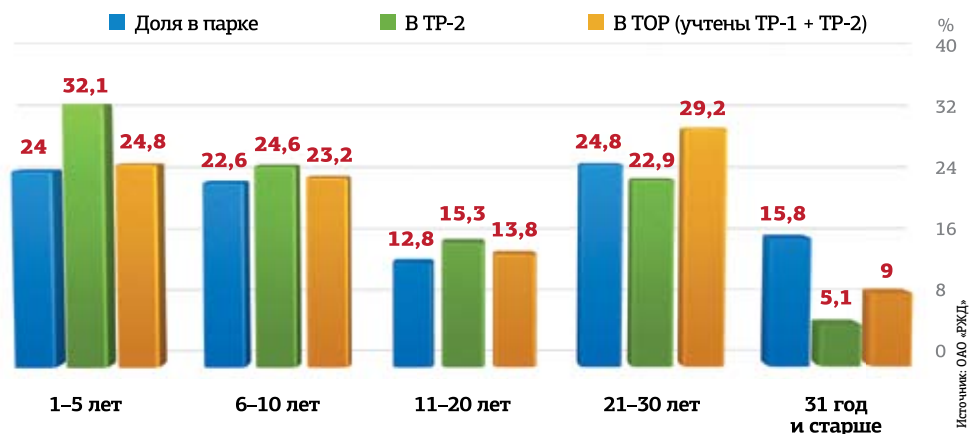
Как выяснилось, учет количества вагонов в различных возрастных группах не сглаживает картину, а наоборот, усугубляет. Например, подвижной состав в возрасте от 1 до 5 лет в общем парке составляет 24%, а в отцепках в ТОР (ТР-2) – 32,1%, то есть в ТОР он попадает в 1,34 раза чаще, чем вагон в среднем по парку. Следующая группа вагонов со сроком службы от 6 до 10 лет попадает в ТОР (ТР-2) на 8,8% чаще, чем «средний» вагон, а в возрасте от 11 до 20 лет – на 19,5%. Затем тенденция меняется: вагоны в возрасте от 21 до 30 лет отцепляются примерно на 8% реже. И, наконец, самое интересное: подвижной состав старше 31 года отцепляются в 3 раза реже (рис. 2).

**Рис. 1. Структура отцепок грузовых вагонов в ТР-2 по сроку службы за I полугодие 2015 г., %**



Источник: ОАО «РЖД»

Рис. 2. Доли отцепок в ТОР (ТР-1 + ТР-2) и ТР-2 вагонов различных возрастных групп в I полугодии 2015 г., %



Таким образом, налицо парадоксальная зависимость: вагоны моложе 20 лет отцепляются в ТОР чаще, а подвижной состав старше 21 года, напротив, реже, чем в среднем по парку. Причины могут быть различными. Например, старые вагоны чаще отправляют в отстой, кроме того, в возрастном подвижном составе стараются отправлять грузы, менее склонные вызывать какие-либо проблемы в пути – сдвиг, превышение грузоподъемности и т. п. Таким образом, гипотеза о том, что более молодые вагоны реже попадают в ТОР, ошибочна, во всяком случае применительно к ТР-2. Из данного тезиса следует еще один важный вывод: возраст вагона не влияет на безопасность перевозочного процесса, так как старый подвижной состав создает не больше рисков, чем новый.

#### Экономика и ТР-1

Почему у относительно старых вагонов в возрасте от 21 до 30 лет, чье техническое состояние должно быть хуже, чем новых, так низка доля отцепок в пути следования? Ответ на этот вопрос требует дополнительного исследования, но предварительная гипотеза такова: возможно, у данных вагонов неисправности обнаружены и устранены непосредственно на станциях погрузки, в рамках ТР-1.

Если рассмотреть количество ремонтов ТР-1 в рамках возрастных групп, то можно обнаружить интересный факт: доля вагонов, попадающих в ТР-1, и для самых новых вагонов (до 5 лет), и для самых старых (старше

31 года) примерно одинакова: 14,8% для первых и 14,2% для вторых. А вот для группы вагонов в возрасте от 21 до 30 лет она почти в 2 раза выше и достигает 37–38%.

Здесь от темы безопасности перевозочного процесса можно перейти к теме экономики содержания вагонного парка. Если проанализировать доли попадания в ТОР (сумма ТР-1 и ТР-2) в разных возрастных группах

#### Гипотеза о том, что более молодые вагоны реже попадают в ТОР, ошибочна, во всяком случае применительно к ТР-2. Из данного тезиса следует еще один важный вывод: возраст вагона не влияет на безопасность перевозочного процесса, так как старый подвижной состав не создает больше рисков, чем новый

вагонного парка (см. рис. 2), то можно увидеть, что для вагонов в возрасте до 20 лет они почти одинаковы, для подвижного состава со сроком службы от 21 до 30 лет доля попавших в ТОР вагонов выше, а для самых стареньких (31 год и более) – существенно ниже долей в парке. Получается, что наибольшие расходы на ТОР несут владельцы вагонов, чей срок службы находится между 21 и 30 годами, то есть недавно продлен (с учетом среднего срока службы в 22 года). Владельцы вагонов старше 31 года несут относительно меньшие расходы на ТОР, но это может быть связано и с тем, что такие вагоны больше отстаиваются, чем бегают по сети.

Таким образом, можно предположить, что предложения ФСТ повысить расходы на ТОР для вагонов старше 22 лет и тем самым создать

правильные, по мнению регулятора, стимулы не выдерживают критики по двум причинам. Во-первых, владельцы вагонов в возрасте 21–30 лет и так платят за ТОР (в сумме за ТР-1 и ТР-2) больше остальных. Вряд ли справедливо наказывать рублем именно тех, на ком главным образом и зарабатывают предприятия, оказывающие услуги ТОР. Во-вторых, если возраст вагона не влияет на безопасность эксплуатационной работы, то предложение по созданию системы стимулов утрачивает смысл.

#### Чем опасны стимулы, порождающие эффект кобры

Одним из самых опасных явлений в экономической политике можно считать попытки регуляторов создавать искусственные стимулы, призванные подменить естественные, то есть рыночные. В экономической науке такие ситуации называют эффектом кобры. Термин закрепился после того, как в Индии, где кобры создавали множество проблем для крестьян, власти назначили награду за каждую сданную змею – таким способом планировалось стимулировать уничтожение

кобр. Но результат оказался противоположным: крестьяне начали разводить ядовитых змей, чтобы сдавать их и получать вознаграждение. В итоге численность рептилий возросла.

С тех пор эффектом кобры экономисты называют результаты такой политики, при которой власти пытаются стимулировать определенное поведение экономических субъектов, но вследствие либо ошибок в исходных допущениях, либо недостаточного учета всех факторов в итоге не получают желаемого результата или достигают прямо противоположного.

В связи с вышеизложенным представляется, что предложения ФСТ и других регуляторов (Минтранса, Минпромторга и т. д.), заключающиеся в применении искусственных стимулов взамен естественных, могут быть ошибочными. 🐍