



Фарид ХУСАИНОВ,
канд. эконом. наук,
доцент РОАТ МИИТ,
член экспертного
совета по ж/д
транспорту ФАС
России
(Москва)

Почему ошибочна методика ФАС

Возможна ли монополярная цена на конкурентном рынке?

Методика разработана с целью определения «монополярно высокой» и «монополярно низкой» цены на рынке предоставления подвижного состава и должна использоваться в случаях, «требующих анализа и оценки обоснованности стоимости услуг по предоставлению операторами железнодорожного подвижного состава вагонов для осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – услуги по предоставлению вагонов) при оказании таких услуг в условиях доминирующего положения хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц)», в том числе «при рассмотрении дел по признакам нарушения статьи 10 Закона о защите конкуренции» и «при проведении мониторинга товарных рынков в сфере услуг по предоставлению вагонов с целью предупреждения нарушений антимонопольного законодательства».

Определение «монополярно высокой» и «монополярно низкой» цены

Для определения *монополярно высокой цены* в проекте документа содержится такое условие: «если она выше суммы необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли». Таким образом, в основе определения лежит представление авторов документа,

Не касаясь юридической стороны вопроса и влияния документа на бизнес-участников рынка (об этом заинтересованные стороны активно пишут, в том числе и на сайте regulation.gov.ru), хотелось бы осветить некоторые теоретико-методологические аспекты этой методики.



что именно регуляторы могут и вправе определять *необходимые* расходы и *необходимую* прибыль частной компании, работающей на конкурентном рынке.

Но очевидно, что если на рынке оперирования имеется конкуренция и этот рынок не является рынком естественной монополии, то никакие регуляторы не должны вмешиваться

в работу хозяйствующих субъектов и пытаться определить *необходимую* прибыль и *необходимые* расходы. Пример Венесуэлы показал нам, что как только государство пытается ограничивать или регулировать ценообразование, то сначала наступает дефицит, затем нормирование дефицитного ресурса, а затем экономический крах.

Более того, именно возможность выходить за рамки «необходимой» прибыли, реагируя ценой на недостаточный спрос (или, наоборот, на превышение спроса над предложением), и является главным механизмом, с помощью которого рынок пе-

В ОСНОВЕ ПРОЕКТА МЕТОДИКИ ЛЕЖАТ ФУНДАМЕНТАЛЬНО ОШИБОЧНЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ — НАПРИМЕР, ОПОРА НА УСТАРЕВШИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О МОНОПОЛИИ И СУЩЕСТВОВАНИИ «СПРАВЕДЛИВОЙ» ЦЕНЫ

реходит от разбалансированности к состоянию устойчивого равновесия. Именно повышенная, по сравнению с равновесной, цена подает сигнал, стимулирующий переток ресурсов на рынке, вследствие которого предложение подстраивается под спрос грузоотправителей. Уничтожение этих ценовых колебаний означает уничтожение рынка.

Очевидно, что авторы методики неявно исходят из предположения о существовании некой «справедливой цены». Эта фундаментальная теоретическая посылка, на которой построен весь документ, вообще говоря, является ошибочной. Впрочем, авторы методики может извинить то, что еще каких-то 240 лет назад (то есть до выхода в 1776 г. великого труда Адама Смита) многие экономисты считали так же. Я думаю, авторам методики не стоит строить документ на фундаменте, который интеллектуально устарел более двух столетий назад.

Какие ставки сравниваем?

Второй аспект, который хотелось бы отметить, носит уже не теоретический, а методологический характер. В документе предлагается сравнивать *исследуемую* ставку оперирования с некой *конкурентной* ставкой.

При этом исследуемая ставка в проекте методики определяется через расчетный оборот вагона, который, в свою очередь, определяется не через фактический пробег, а через *нормативы суточного пробега*. Нормативы суточного пробега, в свою очередь, построены на *нормативной скорости*, которая – увы, такова реальность – не совпадает с фактической. То есть исследуемая ставка – это некая абстрактная ставка, которая должна быть на рынке потому, что при некотором идеальном обороте вагона она должна быть таковой. Очевидно, что исследуемая ставка, по которой предполагается оценивать операторов, будет иметь мало общего с реальными ставками на рынке.

Проблема сопоставимых рынков

В п. 4 проекта документа содержится апелляция к уровню цен на *сопоставимом товарном рынке*. Проблема его определения применительно к железнодорожной отрасли – чрезвычайно нетривиальная задача. Ведь даже рынок услуг по предоставлению такого универсального подвижного состава, как полувагоны, будет разным при перевозках из Центральной России на Восток и в обратном направлении, и цены в двух этих направлениях не могут быть одинаковыми принципиально. Логистические цепочки, формируемые при различных перевозках, – неодинаковы. Перевозка сопоставимого вагона с грузом на сопоставимое расстояние может быть самостоятельной перевозкой (с порожним возвратом и потому – по высоким ставкам), может быть перевозкой в рамках сложной оптимизации (когда благодаря этой перевозке – самой по себе не очень прибыльной – вагон попадает из полигона с низкими ставками на полигон с высокими ставками). Применительно же к перевозкам некоторыми типами специализированного подвижного состава поиск *сопоставимого* рынка зачастую просто невозможен. Это плохо, что вся экономическая часть проекта методики базируется на неопределяемом понятии.

Более того, для некоторых родов подвижного состава и на некоторых направлениях конкурентами для операторов железнодорожного подвижного состава могут быть перевозки другими видами транспорта либо перевозки в другом подвижном составе. В этом случае наличие *сопоставимого* рынка будет, во-первых, на других видах транспорта, а во-вторых, само это наличие будет означать, что в этих сегментах есть конкуренция и регулировать эти сегменты не нужно.

Если *сопоставимый* рынок может быть найден (например, перевозки по тому же направлению, но други-

ми видами транспорта), значит есть конкуренция и антимонопольное регулирование не нужно, если же он не найден, то регулирование на основании анализа цен на сопоставимом рынке – невозможно.

Если рынок связать по рукам и ногам – будет ли он работать?

После того как по данной методике будут сравнены две ставки – одна при идеальном обороте вагона, а другая – взятая с *сопоставимого* рынка, методика требует, чтобы разброс между этими двумя абстракциями (выше мы уже выяснили, что они будут иметь мало отношения к реальности) не превышал 10%. Почему именно 10, а не 5 или 15?

На проводимых в июле открытых биржевых торгах (к которым ФАС России всех призывает), проведенных с вагонами одного крупного оператора, разброс ставок составил от –23% до +35% к уровню Прейскуранта (взятого в качестве ориентира).

То есть регуляторы хотят, чтобы естественные колебания были уложены в прокрустово ложе диапазона «плюс-минус 10%». Но ведь известно, что ценовой механизм тем эффективнее, чем меньше в его работу вносит помехи государство. И ограничение амплитуды колебаний – это лишь препятствие для поиска равновесной цены.

Таким образом, можно структурировать все недостатки проекта методики в два больших блока.

Во-первых, в основе проекта методики лежат фундаментально ошибочные теоретические представления. Например, опора на устаревшие представления о монополии и существовании *справедливой цены*.

Во-вторых, сама методика построена на столь сомнительных и зыбких методологических основаниях, что измерить по ней хоть один из показателей корректно – невозможно. А если решения принимают на основе некорректно рассчитанных показателей, то это может создать почву как для ошибок, так и для злоупотреблений. В любом случае, применение подобной методики очевидно нанесет угрозу гармоничному развитию рынка.

Если решения принимают на основе некорректно рассчитанных показателей, то это может создать почву как для ошибок, так и для злоупотреблений