

И третий блин комом: о новом варианте целевой модели рынка



Фарид ХУСАИНОВ,
канд. эконом. наук,
доцент РОАТ МИИТ
(Москва)

Версия, выпущенная в сентябре 2015-го, была раскритикована в частности на экспертном обсуждении в ФАС 21 сентября 2015 года и на ряде других площадок.

Во-первых, идеологически документ не понравился почти никому, так как он был написан с точки зрения не просто позиции «РЖД», но позиции наиболее консервативной части «РЖД».

А во-вторых, в документе содержалось такое количество противоречивых и зачастую просто ошибочных посылок (и очень вольной интерпретации статистических данных), что и выводы, полученные на основе таких посылок, выглядели сомнительными. Причем целеполагающая часть некоторых разделов документа входила в противоречие со сформулированными рекомендациями.

Так, например, в тексте первого варианта проекта (сентябрь 2015 г.) предлагалась «консолидация универсального вагонного парка в управлении общесетевого перевозчика» и «формирование объединенного парка грузовых вагонов, который будет управляться по единой технологии общесетевым перевозчиком». Забавно, что создание этого нового монополиста мотивировалось следующими целями: «создание дополнительных стимулов для развития конкуренции» и «формиро-

В мае 2016 года Министерство экономического развития выпустило третью версию проекта «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года». Две предыдущие версии подверглись резкой критике сразу по двум направлениям – идеологическому и профессиональному. Новый вариант документа анализирует наш эксперт Фарид Хусаинов.



вание 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 еще более важно то, что и вторая из целей – работа 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 сентябрьской версии проекта предложения были – это очевидно – противоречивы и ошибочны (если рассматривать их с точки зрения заявленных целей).

Затем, в декабре 2015 г. была разослана вторая версия, которая получилась еще более эклектичной и вызвала еще большее неприятие экспертного сообщества – на этот раз недовольных стало больше, хотя и причины недовольства были абсолютно разными (если не сказать – полярными).

После чего Министерству экономического развития было поручено доработать проект документа.

И вот 19 мая 2016 г. была разослана новая, третья, версия документа.

Совсем ничего не менять и получить в третий раз порцию масштабной критики министерство не захотело, поэтому на этот раз документ подвергся значительной переработке и некоторые замечания были учтены.

Рассмотрим вкратце этот документ (оставив за скобками рассмотрение тарифных вопросов, требующих отдельного анализа).

Необходимо отметить, что ряд наиболее одиозных положений, вызвавших негативную реакцию экспертного сообщества, из документа был удален.

Например, из документа исчезло упоминание о «единой» саморегулируемой организации (СРО) операторов. Теперь допускается существование нескольких СРО, хотя по-прежнему сохраняется требование об «обязательном членстве».

Исчезли пассажи о коэффициенте порожнего пробега и других эксплуатационных показателях, с помощью которых в предыдущих версиях документа обосновывались (довольно сомнительно) некоторые из предложений. То есть те ошибки прошлых версий, которые лежат в плоскости «квалификации», а не в плоскости идеологии, были более-менее вычищены.

Еще одним условно положительным моментом является то, что там и сям в документе в очень осторожной форме предлагается – нет, не внедрять, но иногда – «рассмотреть возможность» или опробовать «пилотные проекты», которые позволят «на основании соответствующего анализа», может быть, когда-нибудь, кое-где заняться дальнейшими реформами: разделением внутри «РЖД» услуги по перевозке и услуги

по предоставлению инфраструктуры, формированием независимых перевозчиков, в том числе на одном участке или направлении и т. д. Но все эти предложения прокрались в документ «на цыпочках», тайно, осторожно и прячутся за различными оговорками. Общественность ждет революции, а тут предлагается «чизжика съесть».

Таким образом, документ получился вполне умеренный и совсем не радикальный. А как мы знаем из истории, только самые радикальные предложения, потеряв в процессе обсуждений и согласований половину своего радикализма, могут что-то изменить. Если документ с самого начала очень осторожный, то непонятно, что от него останется после всех обсуждений. Возможно, гора опять родит мышь.

Вместе с тем, несмотря на устранение некоторых наиболее вопиющих тезисов, в документе сохраняется многое из «старого наследия».

Например, в качестве направления «совершенствования сегмента оперирования» предлагается следующее: «недопущение формирования избыточного количества грузовых вагонов на железнодорожной инфраструктуре, а также дефицита парка на основе методики определения эффективного размера вагонного парка».

Казалось бы, сотрудники Минэкономразвития моложе Косыгина, Тихонова или Суслова, но эта вера в «научную методику», которая вместо настоящего рынка ответит на все вопросы, вера, которая была характерна для советской экономической науки 1960–70-х годов – эта вера вновь правит бал в головах нынешних бюрократов.

Еще несколько лет назад такую точку зрения высказывали представители и «РЖД», и отраслевой науки. Но постепенно в процессе дискуссии, от нее отказались. Например, в газете «Гудок» от 31 марта 2016 года в статье «Избыток вагонов не должен приносить убытки» профессор АО «ВНИИЖТ» Е. А. Сотников пишет, что «ОАО „РЖД“ ничего не имеет против профицита вагонов, но обеспечивать содержание избыточного парка полностью должны операторы»).

И вот сегодня анонимные авторы из Минэкономразвития подбирают давно отброшенные интеллектуальные продукты второй свежести и пытаются положить их в основание своей концепции.

То есть ситуация следующая: в результате продолжительной научной дискуссии даже до представителей «РЖД» постепенно дошло понимание того, что регулирование парков должно быть не административно-командным: «положено иметь столько-то вагонов и ни вагоном больше», а экономически обоснованным. И это важная интеллектуальная веха – понимание роли рынка в этой сфере.

Важнейшую роль в выявлении «оптимального» вагонного парка будет играть показатель «цена владения вагоном» – совокупные расходы на содержание вагонного парка в расчете на один вагон в какую-то единицу времени. Например, если какая-то часть парка компании-оператора поглощает на свое содержание больше средств (в том числе на различные виды ремонта), чем генерирует доходов для собственника, то это сигнал для него: либо радикально перестроить свои логистические схемы (уменьшить платежи за порожние пробеги), либо списать те вагоны, которые чаще попадают в ТОП (это уменьшит цену владения). Может случиться так, что цена отстоя окажется выше, чем генерируемый вагоном доход, и тут стоит задуматься, какая часть парка компании-оператора – «слабое звено», кого нужно «списать на берег» в первую очередь?

И именно такой экономический механизм, а не примитивные решения регуляторов об административных ограничениях парка, будет наилучшим для рынка.

Дело в том, что регулятор, глядя на рынок «сверху» – с высоты птичьего полета не сможет точно определить, какой парк какого рода подвижного состава нужен рынку. Сколько нужно химических цистерн или изотермических вагонов или транспортеров? И именно поэтому регуляторные решения будут всегда неудачными. Регулятор в принципе не может принять удачное решение, поскольку он не видит издержек

участников рынка, не чувствует их «на своей шкуре».

Участники же рынка – наоборот – могут, варьируя динамику спроса и предложения, динамику ставок предоставления вагонов и ставок отстоя гибко подстраиваться под потребности рынка.

Более того, сама концепция профицита или избытка вагонов как некоего абсолютного зла вообще неверна. И здесь необходим небольшой экскурс в экономическую теорию.

До 1970-х годов считалось, что состояние рыночного равновесия, если говорить упрощенно, это ситуация, при которой спрос равен предложению. В начале 1970-х крупный венгерский экономист Янош Корнаи показал, что это не так. По его словам, равновесие, или оптимальное состояние рынка, в том числе с точки зрения потребителей, достигается лишь тогда, когда предложение превышает спрос. Только в этом случае мы получаем нормальный рынок. Позднее, в книге «Размышления о капитализме» Я. Корнаи вернулся к этой идее и сформулировал ее так:

«Конкуренция – одновременно и причина возникновения избытка, и его следствие. Это легко объяснить логически: если нет избытка, нет и конкуренции между продавцами. Если все товары, предназначенные для продажи, находят своих покупателей, какой тогда смысл конкурировать? Это все равно, что олимпийские игры, где количество медалей равно числу соревнующихся».

Зафиксируем эту мысль: рыночная экономика – это экономика избытка, экономика профицита. Это не значит, что профицит (избыток) непременно хорош для всех. Например, профицит рабочей силы на рынке труда благоприятен для экономики, но плох для отдельных безработных, так как им труднее найти работу.

Но именно профицит сигнализирует нам, что рынок работает нормально. Если, например, на рынке зафиксировано 1,2 млн. вагонов, а для погрузки требуется оптимальное количество в 1,0 млн., то одно только наличие этих «лишних» двухсот тысяч вагонов заставляет их собственников конкурировать друг с другом и предлагать более высокий уровень сервиса и более низкий уровень цен.

Если этот избыток исчезнет или будет невелик, если вагонов будет ровно столько, сколько требуется для погрузки, то настоящая конкуренция будет уничтожена, поскольку просто исчезнет смысл работать лучше, чем это делают конкуренты.

Почему нерегулируемый рынок лучше, чем регуляторы сможет учесть все потребности? Ответ на этот вопрос еще в первой половине XX века дали представители Австрийской экономической школы. К началу 1970-х годов этот ответ стал общепризнанной банальностью (именно за ответ на этот вопрос в 1974 г. австрийский экономист Фридрих фон Хайек получил Нобелевскую премию по экономике). К 2015 г. с этим тезисом согласилось ОАО «РЖД» (или, как минимум, наиболее образованная его часть). Будем надеяться, что и отстающие в этом классе – Минтранс, Минэкономразвития и иные любители поквотировать, порегулировать и поограничивать, тоже постепенно откроют для себя базовые истины экономической науки.

Разработчики документа, по видимому, остались немного в стороне от отраслевой дискуссии и наблюдают за ней, как школьник, проболевший две четверти, за своими одноклассниками, ушедшими вперед.

И вот из этой фундаментальной ошибки разработчиков документа – из недоверия к рынку и желания на все процессы наложить регуляторные ограничения – вытекает множество других. Таких, как «формирование правил поведения, стимулирующих грузовладельцев» к тому или иному поведению, «формирование правил регулирования ко-

личества вагонов», «ограничения на введение новых номеров вагонов».

Реализация предложенных мер, по мнению авторов документа, должно привести к «уходу с рынка непрофессиональных игроков», «созданию действенных механизмов, стимулирующих развитие, обновление, модернизацию производственных фондов операторов железнодорожного подвижного состава». Таким образом, в основе документа лежит классическое интервенционистское представление о том, что не потребитель, а регулятор вместо потребителя должен определять «квалифицированность» участника рынка, структуру его издержек и инвестиций (достаточно ли новый у него подвижной состав?).

Подводя итог, можно дать документу такую оценку: да, наиболее одиозные и непрофессиональные предложения из текста удалены, и некоторые полезные предложения добавлены, но в целом текст представляет собой борьбу двух точек зрения. С одной стороны – очень осторожно и робко появились некоторые позитивные, реформаторские предложения, нацеленные на развитие конкуренции и повышение эффективности рынка грузовых железнодорожных перевозок и инфраструктурного комплекса. Но с другой стороны, интеллектуальным фундаментом документа является недоверие к рыночным институтам и попытка возложить на регуляторов часть функций рынка. Из прошлого опыта мы знаем, что регуляторы с такой работой справляются плохо.

И по большому счету – именно это, а не отдельные технические детали, является главным недостатком документа.

Мнение

Профессор ВНИИЖТ Евгений Сотников считает, что проблема не в избытке вагонов, а в том, сколько они займут места на сети дорог.

Расчеты показывают, что если таких вагонов на сети насчитывается 200 тыс., то для них требуется 4 тыс. км станционных путей. На каких станционных путях должен находиться избыточный подвижной состав? Ведь они предназначены прежде всего для приема и отправления поездов, накопления составов, выполнения маневровых операций и т. д. У ОАО «РЖД» такого количества свободных от выполнения технологических операций путей нет. А если избыточные вагоны будут бесплатно стоять на станционных путях, операторы будут зарабатывать за счет убытков ОАО «РЖД».