

ПРАКТИЧЕСКИ С НАЧАЛА РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОСТОЯННО ИДУТ СПОРЫ О РОЛИ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В ОТРАСЛИ. И ВАЖНЕЙШИМ ПРЕДМЕТОМ ДИСКУССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В ДЕРЕГУЛИРОВАННОМ СЕКМЕНТЕ. НА ЭТУ ТЕМУ «ТРАНСПОРТ» ПОБЕСЕДОВАЛ С ФАРИДОМ ХУСАИНОВЫМ, ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.



ФАРИД ХУСАИНОВ:

«НЕВИДИМАЯ РУКА РЫНКА» ЛУЧШЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ»

«Транспорт»: *Некоторые эксперты говорят, что само выделение вагонной составляющей и ее либерализация — ошибка, как и в целом само появление института операторов подвижного состава. Давайте попробуем разобраться и начнем с неких промежуточных итогов 15 с лишним лет реформирования. Давайте тезисно выделим основные, по вашему мнению, итоги-результаты этого этапа.*

— Да, на проблему ценообразования важно смотреть именно в долгосрочной перспективе, а не с точки зрения сиюминутной текущей конъюнктуры.

Давайте вспомним, что происходило в конце 1990-х — начале 2000-х годов в отрасли. В 1999 году в стране начался восстановительный рост, и промышленность довольно быстро столкнулась с дефицитом подвижного состава. При этом МПС не в состоянии было ликвидировать дефицит своими силами.

Кроме того, из экономической теории мы знаем, что дефицит является не каким-то случайным отклонением от нормы. Еще Янош Корнай показал в своих работах (и с тех пор эта точка зрения стала консенсусной в экономической науке), что дефицит является имманентным свойством плановой, централизованно регулируемой экономики. Со-

ответственно, если вы хотите ликвидировать дефицит, вы должны либерализовать соответствующий рынок.

«Транспорт»: *И после этого вагонная составляющая начала расти?*

— Конечно. Именно этот рост в начале 2000-х годов и запустил стандартный механизм ликвидации дефицита, точнее говоря — стандартный инвестиционный механизм. Сначала самые первые операторы повысили вагонную составляющую в тех сегментах, где регулируемый тариф был ниже, чем «цена равновесия». Это были перевозки нефти и нефтепродуктов, черных металлов, удобрений. Появившаяся в этом сегменте «сверхприбыль» стала сигналом для владельцев капитала, что нужно все бросать и идти в этот сегмент. Повышенная норма прибыли является тем экономическим магнитом, который притягивает капиталы из других отраслей.

Далее капитал увидел, что при наличии вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав. Вагоностроительные заводы, которые в 1990-е и начале 2000-х «лежали на боку», стали получать огромные заказы. Обратите внимание: все 1990-е годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о госу-

дарственных инвестициях в эту отрасль, но разговоры не помогали. Но как только с языка писем и жалоб экономика перешла на язык цен, инвестиционный процесс был запущен. А поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате производство вагонов выросло с 2–6 тыс. единиц в год в 1990-е — начале 2000-х до 43 тыс. единиц к предкризисному 2008 году, выйдя на экстремально высокие значения к 2011–2012 годам.

В результате дефицит был ликвидирован.

Так же как раньше, при переходе в 1992 году от советской, плановой экономики к рыночной, был ликвидирован дефицит в остальных секторах экономики — от продуктов питания до мебели, а также в сфере предоставления вагонов.

«Транспорт»: *Какова динамика тарифов в регулируемом государством сегменте и в дерегулированном с начала реформирования по настоящее время?*

— На протяжении всего 2011 года и вплоть до середины 2012-го ставки операторов за предоставление вагона росли. Затем, с середины 2012-го к началу 2013-го произошло радикальное снижение этих ставок. В частности, это снижение по полу-



Эксперты ожидают в I квартале 2016 года роста ставок

вагонам было почти двукратным — с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 600–750 рублей в сутки к январю–марту 2013-го.

По данным обзоров, регулярно публикуемых НП СОЖТ, ставки операторов за 7 лет — с января 2008 года до декабря 2014 года — снизились на 28%, а за 8 лет — к октябрю 2015-го (самые последние цифры) — на 36,4%.

При этом за тот же период — с 2008 по 2015 год — регулируемые тарифы РЖД росли каждый год, кроме 2014-го. Смотрите: в 2008-м — +21,2%, в 2009-м — +11%, в 2010-м — +9,4%, в 2011-м — +8%, в 2012-м — +6%, в 2013-м — +7%, в 2015 году — +10%. Итого с 2008 по 2015 год уровень регулируемых тарифов РЖД вырос на 98,3%, то есть почти в два раза. И это без учета повышения тарифов на экспорт, которое было сделано в рамках «ценового коридора» в 2015 году.

«Транспорт»: *Таким образом, получилось, что парк ВСП, который работал по регулируемым тарифам Прейскуранта № 10-01, стал неконкурентоспособным из-за того, что перевозка в частных вагонах стала обходиться на 10–20% дешевле, чем в парке ВСП, которым управлял ЦФТО?*

— Совершенно верно. Оценка ЦФТО в этом случае абсолютно верна. Более того, по оценкам непосредственных потребителей услуг же-

лезнодорожного транспорта — грузовладельцев, расходы на перевозку составляют до –20–30% от уровня Прейскуранта № 10-01. Тут нужно заметить, что для многих уровень прейскуранта или уровень тарифа гипотетического «парка РЖД» — удобный измеритель динамики тарифа.

Эти оценки очень важны в контексте возобновившегося обсуждения того, правильны ли были идеи Программы реформы на железнодорожном транспорте в части либерализации вагонного сегмента рынка. Эти цифры подсказывают нам, что если бы не было демополизации в этой сфере, то тарифная нагрузка на грузоотправителей была бы сегодня на 20–30% выше, чем она есть на самом деле (речь идет не только о вагонной составляющей, а о расходах грузоотправителя в сумме — и вагонная, и инфраструктурная).

Когда обсуждаются минусы реформ и демополизации — вспомните эту цифру. Хотите вернуться к «золотым временам» МПС-РЖД? Тогда будьте готовы, что тарифная нагрузка вырастет на треть. Для того что бы увидеть это, не нужно даже представлять себе непостроенный мост из культовой книжки Генри Хазлитта «Экономика за один урок». Можно взять Прейскурант № 10-01 и посмотреть, что перевозка, которая сегодня вам обходится в 70 рублей, обошлась бы в 100 рублей. И эти цифры как раз и являются ответом на

вопрос: есть ли польза от конкуренции и как эту пользу измерить? Таким образом, оказалось, что «невидимая рука рынка», о которой писал Адам Смит, гораздо лучше стимулирует сторону предложения по удовлетворению стороны спроса, чем государственное регулирование.

«Транспорт»: *Но отсутствие государственного регулирования приведет к тому, что как только баланс спроса-предложения сместится, операторы отыграют назад не только для повышения текущей доходности, но и попытаются возместить недополученную прибыль за период низкого рынка?*

— Вообще говоря, любой хозяйствующий субъект стремится повысить свою доходность, и, следовательно, любая компания мечтает о повышении своих цен. Весь вопрос в том — способствуют ли параметры рынка и в какой степени тому, чтобы цены росли, например, путем ликвидации конкуренции или снижения уровня предложения при росте спроса. Либо — наоборот: параметры рынка, например, высокий уровень конкуренции, множество участников, низкие барьеры входа и т.п. — создают условия для того, чтобы тарифы или цены были ограничены и не росли либо снижались.

Сегодня многие эксперты ожидают некоторого повышения ставок — с нынешних 350–400 рублей за вагон в сутки (или 450 рублей по



Технологической эффективности приходится достигать в ручном режиме

строительным грузам) до уровня 700 рублей за вагон в сутки в первом полугодии 2016 года. Дело в том, что на рынке есть две противоположно направленные тенденции: конкуренция и профицит вагонов держат цены на низком уровне, а решения правительства (Минтранса, Минпромторга и т.д.) по искусственному стимулированию, а точнее — принуждению к сокращению вагонного парка (пролоббированные вагоностроителями, но правительство это, разумеется, не оправдывает) — наоборот, будет поощрять к росту ставок.

Если правительство РФ ставило целью увеличить тарифную нагрузку на грузоотправителей, то план удался. Более того, на недавней конференции Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий Высшей школы экономики один из руководителей антимонопольного ведомства в своем выступлении подчеркнул, что ожидаемый рост ставок операторов связан не с тем, что это какие-то злодеи решили сговориться и поднять ставки, а с тем, что этот рост является закономерным следствием решения правительства России, которое, к сожалению, антимонопольное ведомство не смогло остановить.

Еще Милтон Фридман говорил, что «правительственное решение проблемы, как правило, еще хуже, чем сама проблема». Наше правительство пока старается всеми силами подтверждать эту максиму одного из самых великих экономистов XX столетия.

«Транспорт»: *Все-таки хотелось бы понять и нам, и нашим читателям, что ожидает рынок в ближайшем будущем? На какие условия следует рассчитывать? Ведь, согласитесь, в последние годы ценовая динамика была чрезвычайно бурной. Можно ли строить на этом фундаменте какие-то бизнес-стратегии?*

— Проблема нашей экономики в целом и сегмента грузовых железнодорожных перевозок в низком горизонте оценки последствий. Совершенно закономерное повышение стоимости на первоначальном этапе стало той ценой, которую мы заплатили за недовложения в вагонный парк в достаточно продолжительный период до начала реформирования. В то же время следует четко признать, что во многом рост ставок предоставления вагонов спровоцировали попытки вмешаться в деятельность конкурентного сегмента

административными инструментами. Можно говорить о каких-то локальных ошибках или неблагоприятном стечении обстоятельств, но совершенно четко следует разделить объективно обусловленный рост стоимости услуг в дерегулированном сегменте и влияние ситуационных решений, которые, по сути, подрывали формирование полноценного рынка.

Теперь, когда вновь возникают (и реализуются) идеи некоего возврата к временам МПС, мы совершенно четко должны понимать, что это не приведет к решению возникающих сейчас проблем. Рискну предположить, даже не снизит их остроты. Просто мы, весь реальный сектор, так или иначе будем проплачивать эти эксперименты — либо через прямое увеличение тарифов, либо через дотирование перевозчика за счет бюджета. При этом неизбежно возникает снижение технологической эффективности перевозочного процесса, снижение инвестиционной привлекательности отрасли и разрыв тех бизнес-схем, которые обеспечили воспроизводство и модернизацию не только вагонного парка, но и приток клиентов на железнодорожный транспорт.