

Нужно ли искусственно стимулировать обновление вагонного парка, путём удорожания эксплуатации старого?

Ф.И. Хусаинов

кандидат экономических наук, доцент Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения (РОАТ ММИТ), зам. председателя НП ОЖДПС

ФСТ, в рамках выполнения поручения Правительства предложило меры по компенсации т.н. «некомпенсируемых затрат», возникающих у ОАО "РЖД" – цитирую – «при эксплуатации технически неисправных вагонов, в связи выполнением работ по направлению вагонов в текущий отцепочный ремонт (ТОР) по причинам, зависящим от собственника подвижного состава»

Сразу оговорюсь – прошу не путать эту тему с включением расходов на ТОР в тариф, это другой вопрос. Здесь речь идёт о предложениях по компенсации т.н. «некомпенсируемых затрат», которые ФСТ озвучило перед общественностью 1 июня 2015 г. **Основная мотивация этих предложений заключается в том, что они, по мнению ФСТ, будут стимулировать обновление вагонного парка.**

Иначе говоря, в основе всех этих предложений лежит идея о том, что так как старые вагоны попадают в текущий отцепочный ремонт чаще, чем новые, то увеличение тарифной нагрузки на владельцев старых вагонов приведёт к стимулированию собственников к приобретению новых вагонов и к дестимулированию эксплуатации старых (подробнее о проблемах вагонного парка и измерении его «профицита» см. в работах [1, 2, 3]). В документах ФСТ так прямо и написано: «Меры тарифного регулирования, направленные на стимулирование обновления вагонного парка». А это, в свою очередь, должно

позитивно повлиять на безопасность движения.

Таким образом, перед нами два вопроса.

Первый – Верна ли исходная посылка, лежащая в основе предложений ФСТ? Иначе говоря, «Есть ли зависимость количества отцепок в ТОР от возраста вагонов?» и, если да, то – «Какова эта зависимость?».

Второй – ещё более важный – правильна ли идея о необходимости дополнительного искусственного стимулирования приобретения нового парка и дестимулирования старого?

Попутно, нам придётся коснуться и вопроса о безопасности старого и нового подвижного состава, поскольку именно этот тезис в неявной форме лежит в основе представлений регуляторов и широкой общественности о том нужны или не нужны меры по искусственному стимулированию того или иного поведения собственников подвижного состава

Безопасность и ТР-2

Почему всех беспокоит возраст вагона и его отцепки в ТОР?

Потому что слишком много отцепок свидетельствует о большом количестве неисправностей, кото-

рые в свою очередь, – если их вовремя не обнаружить – могут создавать угрозу безопасности движения.

Напомним, что под ТР-2 понимают «ремонт с целью восстановления работоспособности гружёного или порожнего вагона, с отцепкой от транзитных и прибывших в разборку поездов или сформированных составов» [4]. Категория ТР-2 используется как во внутрироссийском, так и в международном сообщениях [4, 5].

Количество вагонов, отцепленных в пути следования в текущий отцепочный ремонт ТР-2 является важным индикатором.

Почему здесь важно именно обнаружение в пути следования? Потому что неисправности, обнаруженные на станции погрузки, устраняются там же, рамках ТР-1 т.е. до того, как вагон погружен и вышел на сеть общего пользования. И в этом смысле количество ТР-1 влияет, главным образом, на расходы собственника вагонов на содержание своего парка и лишь опосредованно на безопасность (если вагонники пропускают, не заметят неисправность).

А вот после того, как эти вагоны вышли на сеть общего пользования, количество неисправностей, которые могут возникнуть и обнаружиться в пути следования (а об этом нам говорит количество отцепок в ТР-2) действительно влияют на безопасность движения.

Возраст вагонов и отцепки в ТР-2

Возьмём данные о количестве отцепок за первое полугодие 2015 года в ТР-2. Оказалось, что из 376,6 тысяч случаев отцепок 121,0 тыс. случаев приходится на вагоны, возрастом от 1 до 5 лет. Ещё 92,7 тыс. случаев приходится на вагоны, возрастом от 6 до 10 лет.

На рис. 1 показано распределение количества отцепок по "возрастам" вагонов.

На рис. 2 те же данные приведены в процентах от общего количества отцепок:

На рис. 3 те же данные, что и на рис. 2, но в другом – более наглядном – виде.

Как видно из рис. 3, из всех отцепляемых в ТР-2 вагонов 32,1 % – это вагоны возрастом от 1 до 5 лет, а на диапазон от 1 до 10 лет приходится 56,7 % всех отцепок (32,1% + 24,6% = 56,7 %).

Когда мы исследуем только абсолютные значения (количество или процент отцепок ТОР для группы отцепляемых вагонов) мы можем получить результаты, которые искажены из-за того, что общее количество вагонов в различных возрастных группах – различаются.

Поэтому, чтобы наш анализ был более объективным и более качественным необходимо сопоставить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт по «возрастным диапазонам» с долями соответствующих возрастных диапазонов в эксплуатируемом парке вагонов.

Так мы исключим возможные искажения.

Как оказалось, учёт количества вагонов в различных возрастных группах не сглаживает картину (как это зачастую бывает), а наоборот – заостряет.

Например, вагоны возрастом от 1 до 5 лет в общем парке составляют 24 %, а в отцепках в ТР-2 32,1 %, т.е. они отцепляются в ТР-2 в 1,34 раза чаще, чем "средний" вагон. Следующая группа вагонов – возрастом от 6 до 10 лет в парке составляет 22,6 %, а в отцепках 24,6 %, т.е. отцепляется на 8,8 % чаще,

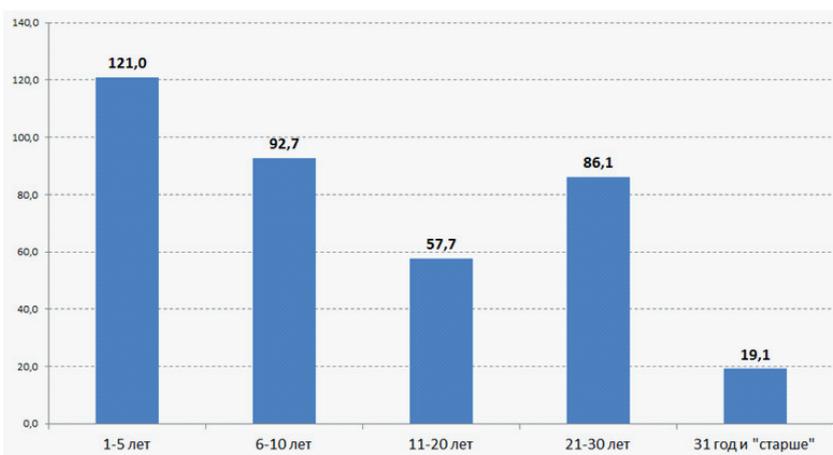


Рис. 1. Количество отцепок в ТР-2 грузовых вагонов с различным сроком службы («возрастом») за первое полугодие 2015 г., тыс. случаев

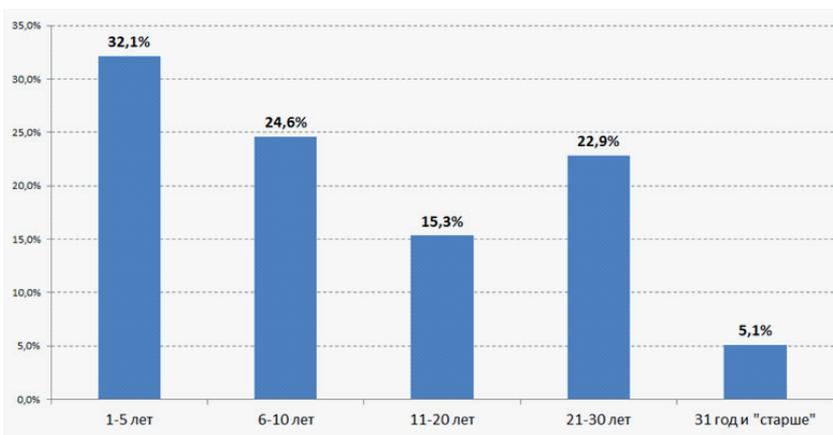


Рис. 2. Доли отцепок грузовых вагонов с различным сроком службы («возрастом») от общего количества отцепок в ТР-2 за первое полугодие 2015 г., %

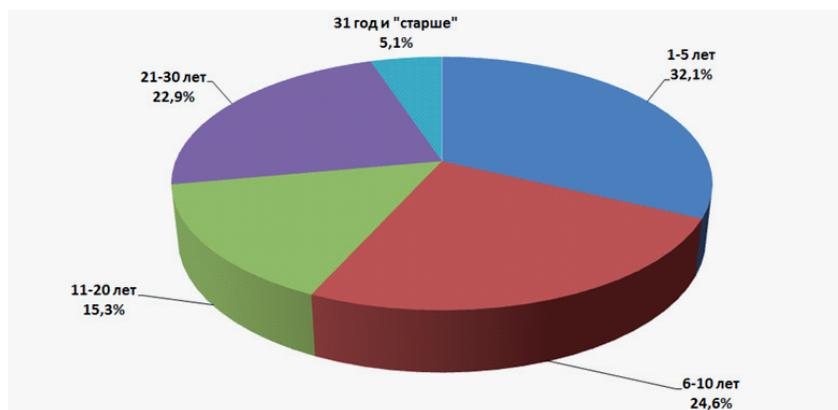


Рис. 3. Доли отцепок грузовых вагонов с различным сроком службы («возрастом») от общего количества отцепок в ТР-2 за первое полугодие 2015 г., %

чем "вагон в среднем". Группа вагонов – возрастом от 11 до 20 лет в парке составляет 12,8%, а в отцепках 15,3%, т.е. отцепляется на 19,5% чаще, чем средний вагон.

Затем тенденция чуть меняется: группа вагонов – возрастом от 21 до 30 лет в парке составляет 24,8%, а в отцепках 22,9%, т.е. отцепляется примерно на 8% реже, чем "средний" вагон.

И, наконец, самое интересное: группа вагонов с возрастом более 31 года в парке составляет 15,8%, а в отцепках – только 5,1%, т.е. их отцепляют в три раза (!) реже. На последнее, впрочем, может влиять то, что самые старые в большем количестве, чем другие отставлены в отстой (или их чаще отставляют в отстой).

Для наглядности эти данные приведены на рис. 4.

Таким образом, мы можем увидеть парадоксальную зависимость: вагоны "младше" 20 лет отцепляются в текущий отцепочный ремонт чаще, чем "средний вагон", а вагоны "старше" 21 года – наоборот – реже.

Причины этого могут быть различными, например, уже упомянутое выше направление в отстой более старых вагонов или то, что в более старые грузоотправитель старается грузить грузы, которые с меньшей вероятностью в пути следования могут вызвать какие-то проблемы – сдвиг груза, превышение грузоподъемности и т.п.

Отвлекаясь от причин такой зависимости, можно отметить лишь следующее: гипотеза о том, что более "молодые" вагоны реже попадают в текущий отцепочный ремонт – ошибочна, во всяком случае, применительно к ТР-2.

Из этого тезиса следует ещё один важный вывод: возраст вагона не влияет на безопасность перевозочного процесса.

Это не означает, что «старые» вагоны лучше или хуже. Это лишь говорит о том, что по неисправностям в пути следования (а именно это мы измеряем количеством отцепок в ТР-2) «старые» вагоны не создают большего количества рисков, чем новые.

Экономика и ТР-1

Теперь перед нами стоит следующий вопрос – почему у относительно «старых» вагонов (возрастом от 21 до 30 лет), которые, казалось бы, должны быть в более плохом состоянии, чем новые вагоны, так мало отцепок в пути следования (относительно доли в парке)?

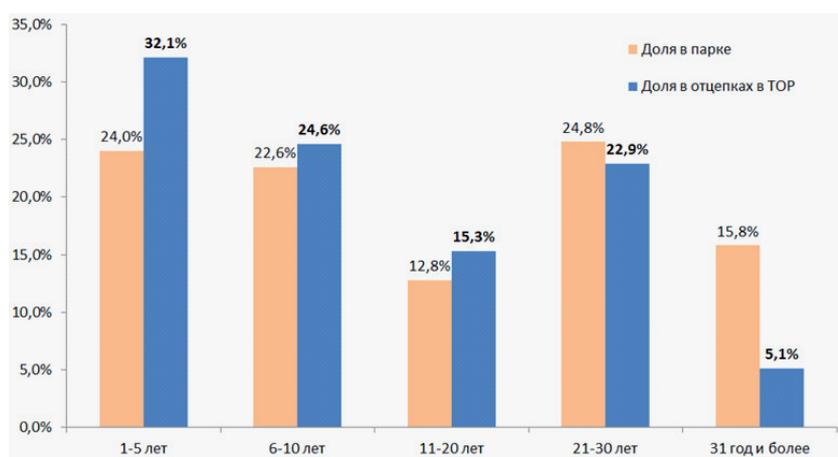


Рис. 4. Доли отцепок вагонов различных «возрастных групп» в ТР-2 в сравнении с долями в эксплуатируемом парке грузовых вагонов за первое полугодие 2015 г., %

Для ответа на этот вопрос нужно дополнительное исследование, но предварительная гипотеза такова: возможно у этих вагонов неисправности обнаружены и устранены, непосредственно на станциях погрузки, в рамках ТР-1, ещё до того, как вагоны эти вышли на сеть.

Под ТР-1 понимаем «ремонт порожнего вагона, выполняемый при его подготовке к перевозке с отцепкой от состава или группы вагонов»[4].

Если мы посмотрим на количество ремонтов ТР-1 по тем же возрастным группам, что и ТР-2, то можем 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 возрастом от 21 до 30 лет – эта доля почти двукратно выше, чем у самых новых и у самых старых – 37-38%.

И тут мы плавно переходим от темы безопасности перевозочного процесса к теме экономики содержания вагонного парка.

Нам нужно узнать, какая доля ТОР (имея в виду сумму ТР-1 и ТР-2) приходится на какие возрастные группы вагонного парка. Эти данные приведены на рис. 5.

Видно (рис. 5), что для вагонов, возрастом от 1 до 20 лет доля во всех видах ТОР примерно соответствует доле в парке, чуть-чуть её превышая. Для вагонов от 21 до 30 лет доля в ТОР выше, чем доля в парке, а для самых стареньких – старше 31 года

доля в ТОР существенно ниже доли в парке.

Получается, что с точки зрения экономики содержания вагонного парка, наибольшие расходы на ТОР несут владельцы вагонов, срок службы которых находится между 21 годом и 30 годами, т.е., это, главным образом, вагоны, которые только-только недавно получили продление срока службы (если взять за средний установленный срок службы 22 года).

Владельцы же вагонов старше 31 года, которые «продлили» его ещё 9 или 10 лет назад, несут несколько меньшие расходы на ТОР, но это может быть связано, например, с тем, что их вагоны больше стоят в отстое, чем «бегают» по сети РЖД.

Таким образом, мы получаем, что предложение ФСТ сделать с помощью расходов на ТОР эксплуатацию вагонов, возрастом старше 22 лет более дорогой, и тем, самым создать «правильные» (по мнению регулятора) стимулы не выдерживает критики по двум совершенно разным причинам.

Во-первых, владельцы вагонов, возрастом 21-30 лет и так платят за ТОР (в сумме – за ТР-1 и ТР-2) больше остальных. Вряд ли справедливо «наказывать рублём» именно тех, кто уже сегодня платит больше всех и на ком, главным образом и зарабатывают предприятия «РЖД», оказывающие услуги ТОР.

Во-вторых, если возраст вагона (как было уже не раз установлено во множестве исследований) и как только что установили мы, не влияет на безопасность эксплуатации

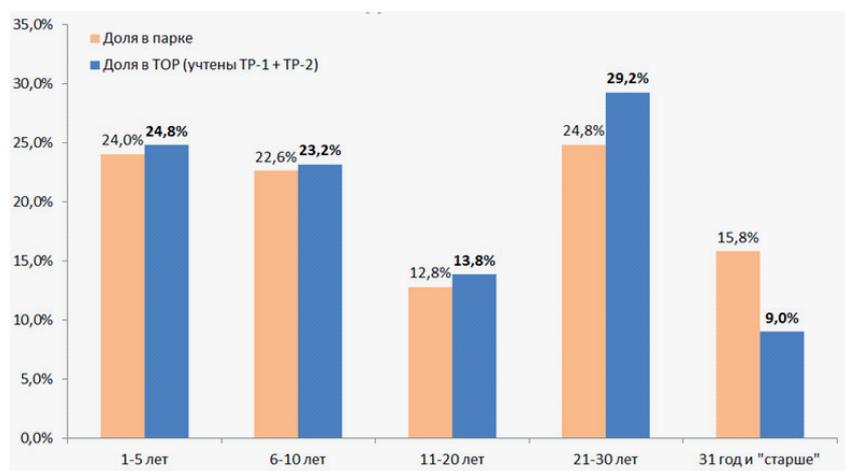


Рис. 5. Доли вагонов различных «возрастных групп» в ТОП в сравнении с долями в парке вагонов за первое полугодие 2015 г.

онной работы, то всё предложение по созданию системы стимулов становится бессмысленным.

Более того, вполне возможно, что это решение нанесёт чистый вред.

Кроме того, как видно из рис. 6, вагонный парк России и без дополнительных стимулов постепенно «омолаживается».

Если в 2003-2006 г. г. средний возраст вагона составлял примерно 18 лет, то к 2014 г. среднестатистический вагон «помолодел» до 15 лет.

Чем опасны стимулы, создаваемые регуляторами: «эффект кобры»

Одно из самых опасных явлений в экономической политике – это попытка государственных органов власти, регуляторов создавать какие-то искусственные стимулы, которые должны подменять естественные, рыночные.

В экономической науке такие ситуации называют «эффект кобры». Термин этот закрепился среди экономистов благодаря книге Хорста Зиберта «Эффект кобры: Как избежать заблуждений в политике» [6]. Зиберт описал историю того, как в Индии, где кобры причиняли множество проблем крестьянам, чтобы избавиться от ядовитых змей, власти назначили награду за каждую сданную кобру. Таким способом власти планировали стимулировать уничтожение кобр. Но результат оказался противоположным – крестьяне начали разводить кобр, что бы сдавать их и получать вознаграждение. В итоге, вместо сокращения поголовья кобр, добились его увеличения.

С тех пор «эффектом кобры» называют результаты такой политики, при которой власти пытаются стимулировать какое-то поведение экономических субъектов но, вследствие либо ошибок в исходных допущениях, либо из-за недоучёта всех факторов, в результате не получают желаемого результата или получают противоположный результат.

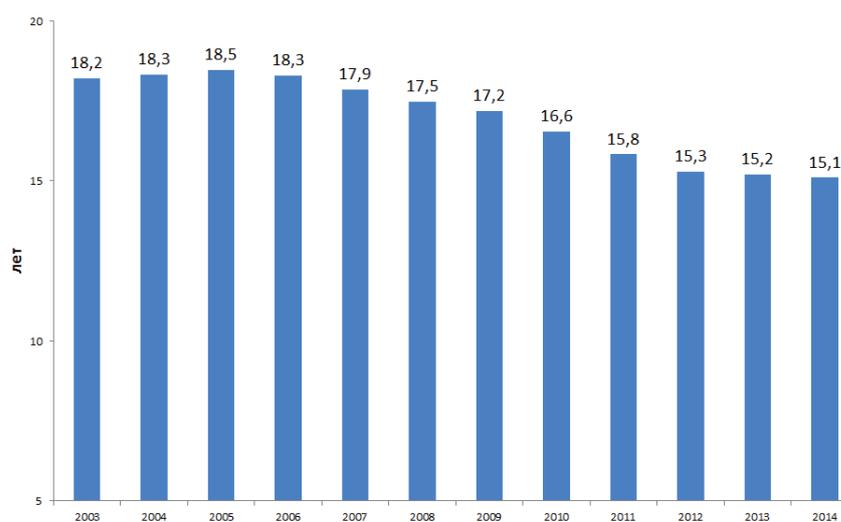
В связи со всем вышеизложенным, мне представляется, что предложения ФСТ и других регуляторов – Минтранса, Минпромторга и т.д., заключающиеся в том, что нужно придумать взамен естественных стимулов какие-то

другие, которые исказят их и заставят вести себя по другому собственников вагонов, глубоко ошибочны.

Рынок – это достаточно тонкий, самоналаживающийся механизм, подобный часовому. Не нужно пытаться чинить швейцарские часы консервным ножом. Обычно, ничего хорошего из этого не выходит.

Литература

1. Куренков, П.В., Хусаинов, Ф.И. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков // Экономика железных дорог. – 2013. – № 9. – С.35-48
2. Хусаинов, Ф.И. Методика оценки профицита/дефицита грузовых вагонов // Экономика железных дорог. – 2014. – № 10. – С. 54-62.
3. Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении. Утверждено Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества протокол от 16-17 октября 2012 г. № 57
4. О системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов. Распоряжение ОАО «РЖД» от 29.12.2012 г. № 2759 р.
5. Зиберт, Х. Эффект кобры: Как избежать заблуждений в политике – М.: Новое издательство, 2005. – 270 с.



Источник: «INFO Line – Аналитика»

Рис. 6. Динамика среднего возраста вагона в России в 2003-2014 гг., лет