

Несовершенный рынок лучше самой совершенной плановой экономики



Фарид Хусайнов,

кандидат экономических наук, эксперт Института экономики
и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ

Дефицит парка как ключевая проблема

Когда мы говорим о появлении операторского бизнеса, то зачастую обсуждаем мелкие технические детали, упуская, пожалуй, самый важный аспект. Вспомните – ключевой проблемой железнодорожной отрасли всегда был дефицит вагонов. Если посмотреть на отраслевую прессу и мемуаристику (включая воспоминания бывших министров путей сообщения и публикации руководителей советских плановых органов), то можно заметить, что проблема дефицита подвижного состава была одной из ключевых в отрасли начиная с 1970-х годов.

И. Г. Павловский вспоминал о временах, когда он работал министром путей сообщения (1977–1982 гг.): «Хронически не хватало вагонов, провозных возможностей инфраструктуры, десятки тысяч поездов простаивали на подходах к важнейшим узлам сети». Публикации в советских СМИ конца 1970-х годов пестрели упоминаниями о катастрофической нехватке вагонов, статьи начала 1990-х показали, что ситуация так и не исправилась. В условиях промышленного спада первой половины 1990-х годов эта проблема перестала быть такой острой, но с началом роста (рубеж 1998 и 1999 гг.) проблема дефицита вновь обострилась.

Для тех, кто изучал экономическую теорию, подобное не было сюрпризом. Из теории мы знаем, что любая плановая централизованная экономическая система с неизбежностью порождает дефицит. Практика работы советской экономики показала нам, как это выглядит. Железнодорожный транспорт всегда был плановой экономикой в квадрате – все её недостатки были здесь заметны в ещё большей степени.

В остальных отраслях, где в 1990-х годах были проведены либеральные реформы, о таком явлении, как дефицит, быстро забыли, а до железных дорог в тот момент волна реформ не дошла. МПС оставалось осколком недозатонув-

шей социалистической Атлантиды – там по-прежнему, чтобы получить погрузочный ресурс (вагон), нужно было не приобретать его на рынке, а получать либо с помощью административного ресурса, либо через различные теневые практики (академические экономисты деликатно называют это «проблемой принципал-агент»).

И на новом историческом этапе, когда в начале 2000-х годов промышленность и экономика начали предъявлять растущий спрос на перевозки, оказалось, что бизнес, уже привыкший к рынку в других сферах, не мог мириться с сохраняющимися архаичными практиками МПС.

То есть неудовлетворённость работой МПС состояла из двух аспектов – с одной стороны, у грузоотправителя не хватало вагонов для вывоза груза, а с другой – сама точка зрения железнодорожников, заключающаяся в том, что все вагоны должны быть в руках МПС, в глазах более современных представителей бизнеса выглядела уже безнадёжной архаикой. Как лошадь и телега в век автомобилей.

Возник рынок – появились инвестиции

В этих условиях необходимо было что-то менять. Как мы знаем из экономической науки, самый эффективный и, зачастую, единственный способ борьбы с дефицитом – это демонополизация и приватизация того ресурса, который является дефицитным.

В итоге в рамках выполнения Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте сфера предоставления вагонов была демонополизирована. Важнейшим решением, которое стало детонатором рождения рынка предоставления подвижного состава, стала так называемая «тарифная революция 2003 года» – кардинальное изменение тарифной системы, в рамках которого тариф был разделён на инфраструктурно-локомотивную и вагонную составляющие, и последняя при этом была дерегулирована для частных вагонов.

И вот тут произошло самое главное. Как только этот сегмент превратился в рынок – с нерегулируемым ценообразованием и частной собственностью на подвижной состав, был запущен важнейший рыночный инструмент, который обеспечил автономное функционирование механизма инвестиций в подвижной состав. Автономное от государства и от решений «партии и правительства». И вот это – на самом деле – главное в этих реформах.

Как только ценообразование стало рыночным, ставки предоставления вагонов в условиях дефицита выросли, и это стало стимулом перетока капитала на этот рынок. Именно потому, что рост ставок в эти годы, на заре создания рынка, не был блокирован регуляторами, они (ставки) передали сигнал инвесторам – сюда можно приходить, и инвесторы потянулись туда, куда их тянул «магнит» личного интереса, «магнит» сверхприбыли.

В свою очередь, именно этот «магнит» заставил капиталы перетекать из других отраслей в область железнодорожных грузовых перевозок. Операторы начали заказывать у вагоностроителей новый парк. Если в конце 1990-х – начале 2000-х годов российские предприятия выпускали от 4 до 7 тысяч грузовых вагонов в год, в 2003-м производство составило 27 тысяч, а за следующее пятилетие с 2004 по 2008 годы – 185,5 тысячи единиц, или в среднем по 37 тысяч вагонов год. В итоге парк, который в 2001–2002 гг. составлял примерно 0,8 миллиона единиц, к 2013-му превысил 1,2 миллиона, то есть вырос в 1,5 раза. Задача ликвидации дефицита вагонов, о которой говорили с 1970-х по начало 2000-х годов, то есть более 30 лет, и которая не была решена в условиях централизованной плановой экономики, разрешилась, как только в эту сферу был допущен рынок. На этом примере мы видим классическую смитовскую «невидимую руку рынка».

Таким образом, важно, что в условиях свободного ценообразования на услуги операторов инвестиционные решения (покупать вагон или нет, а если покупать – то какой и сколько) были «отвязаны» от решений государства. Именно потому, что не чиновник, а бизнесмен стал принимать инвестиционные решения, многолетняя проблема дефицита вагонов была решена.

А теперь представьте на секунду, что в те далёкие годы в ФАС было бы принято решение, что этот рынок нужно регулировать или что весь вагонный парк должен остаться в руках государства, – если бы это произошло, то мы бы до сих пор жили в условиях дефицита. Как живёт в условиях дефицита всего и вся, например, Северная Корея или жил Советский Союз. Реформа 2003 года, если можно воспользоваться метафорой из русских народных сказок, «сожгла лягушачью кожу» плановой экономики, превратив архаичную дефицитную отрасль в современный конкурентный (хотя и несовершенный) рынок. И это было важным уроком – даже такой, несовершенный рынок, как оказалось, куда лучше самой совершенной плановой, централизованной экономики.

Впрочем, конкурентный рынок появился только в сфере предоставления вагонов, а в сфере локомотивной тяги его практически нет, в сфере инфраструктуры – и подавно. Там на рынке по-прежнему один игрок – ОАО «РЖД», а значит, у реформаторов будущего есть большой фронт работ.

В погоне за личной прибылью решают общую задачу

Любопытно, что когда институт операторов только появлялся, то довольно большая часть консервативного крыла транспортной науки считала, что демополизация не приведёт к росту конкуренции, что не будет инвестиций в приобретение нового подвижного состава и цены в нерегулируемом сегменте будут только расти. «Это в западных учебниках пишут про конкуренцию и подобные

эффекты, а у нас ничего этого не будет – ни конкуренции, ни снижения цен под её воздействием, ни инвестиций», – говорили представители советской экономической науки.

Сегодня, оглядываясь назад, можно смело сказать, что все ключевые прогнозы «советских» учёных с треском провалились. Оказались ошибочными. Мы видим, как инвестиции увеличили парк вагонов, как профицит заставляет снижать ставки. Более того, тот рост ставок, который был после массового списания вагонов вследствие запрета продления срока службы (когда только за 2015–2016 гг. было списано более 200 тысяч единиц парка и снова возник дефицит подвижного состава), был инициирован государством, а не рынком.

Сегодня мы видим, что все прогнозы консервативного крыла транспортной науки с треском провалились, а «западные учебники по экономике» оказались правы. Потому что нет каких-то «западных» или «восточных» учебников. Есть базовые характеристики экономических агентов, и та система, которая их лучше учитывает, и создаёт оптимальный результат для потребителя.

Более того, именно наличие нерегулируемого ценообразования позволяет и сегодня балансировать рынок. Как только в каком-то из сегментов возникает дефицит, ставки в нем начинают расти, и это служит сигналом для операторов, что здесь требуется подвижной состав. Например, если у вас, как после пандемии, на рынке вдруг возник дефицит парка, вызванный тем, что многие вагоны отправлены в долгосрочный отстой, а другие ждут ремонта, то именно высокие ставки заставляют операторов, стремящихся побольше заработать, пока цена высока, выводить подвижной состав из отстоя, проводить необходимые ремонты и отправлять их на рынок, то есть выводить на сеть. Операторы делают это не по доброте душевной, а потому, что хотят получить дополнительную выгоду, но в погоне за личной прибылью они решают и общую задачу – обеспечивают экономику дополнительными вагонами.

Опыт реформ показал, что конкуренция благотворнее, чем централизация, а частная собственность выгоднее для потребителя, чем государственная. И в этом смысле реформа сектора предоставления вагонов – хорошая иллюстрация того, в какую сторону отрасль должна развиваться и дальше.