

Нужно ли регулировать тарифы операторов?

В ФЕВРАЛЕ-МАРТЕ 2016 ГОДА ТЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ СТАВОК (ТАРИФОВ) ОПЕРАТОРСКИХ КОМПАНИЙ ВНОВЬ ОКАЗАЛАСЬ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ. ФОРМАЛЬНЫМ ПОВОДОМ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЙ СТАЛО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ФАС ОДНОМУ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА О НЕДОПУСТИМОСТИ РЕЗКОГО ПОВЫШЕНИЯ ЦЕН. В РЕЗУЛЬТАТЕ СО СТОРОНЫ НЕКОТОРЫХ ЧИНОВНИКОВ ПОЯВИЛИСЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ТОМ, ЧТО, ВОЗМОЖНО, СЛЕДУЕТ НАЧАТЬ РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА РЫНКЕ ОПЕРАТОРСКИХ УСЛУГ.

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА РЫНКЕ

На первый взгляд, идея регулировать цены в сфере, где работает множество частных компаний, кажется абсолютно неприемлемой. Но практика последних 2 лет показала: то, что поначалу воспринимается как нечто неприемлемое и даже не требует опровержения, впоследствии вполне может стать федеральным законом. Поэтому есть смысл поговорить о том, что представляет собой ценообразование в рыночной экономике.

Мы должны понимать, что цена на тот или иной товар либо услугу является важнейшим экономическим сигналом для всех участников рынка. Цены, если они не отрегулированы государственным вмешательством, сигнализируют рынку о дефиците или избытке товаров. И если их стоимость растет, это означает, что спрос недостаточно удовлетворяется, а на стороне предложения появились какие-то проблемы. Именно рост цен создает сигнал о появлении сегмента с повышенной доходностью (или прибыльностью), который и формирует стимулы для увеличения предложения.

Динамика цен аналогична динамике температуры у больного. Если температура повышена, значит в организме идет воспалительный процесс. Если вы в приказном порядке распорядитесь о том, чтобы на градуснике появилась какая-то фиксированная «справедливая» темпе-

ратура, то больной не станет здоровее. Наоборот, он не будет знать о реальной температуре и не поймет, какие лекарства следует или не следует принимать.

Как исчез дефицит

Давайте вспомним, как работал механизм формирования операторских ставок в прошлые годы. В 1999-м в стране начался восстановительный рост. Промышленность довольно быстро столкнулась с дефицитом подвижного состава, но МПС было не в состоянии устранить его своими силами. Экономическая наука гласит: если вы хотите ликвидировать дефицит, вы должны либерализовать рынок. Соответственно, было принято решение о выделении в тарифе Прейскуранта № 10-01 дерегулированной с 2003 года вагонной составляющей для частного подвижного состава.

Сначала некоторые операторы повысили вагонную составляющую в тех сегментах, где регулируемый тариф был ниже «цены равновесия», – перевозках нефти и нефтепродуктов, черных металлов, удобрений и других относительно высокодоходных грузов. Появившаяся в них сверхприбыль стала сигналом для владельцев капитала о том, что нужно идти в эти сегменты. Это неудивительно, ведь повышенная норма прибыли является 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 гг. лежали на боку, стали получать огромные заказы. Обратите внимание: в 1990-е гг. много говорилось о необходимости госзаказа, о госинвестициях в эту отрасль, но разговоры не помогали. Однако как только с языка писем и жалоб экономиста перешла на язык цен, инвестиционный процесс был запущен. Поскольку производственные мощности сначала были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате производство вагонов выросло с 2–6 тыс. ед. в год в 1990-е – начале 2000-х до 43 тыс. ед. в предкризисном 2008-м и к 2011–2012 гг. вышло на экстремально высокие значения. В итоге дефицит был ликвидирован.

Точно так же при переходе в 1992 году от советской плановой экономики к рыночной исчез дефицит в остальных ее товарных секторах – от продуктов питания до мебели, одежды, медикаментов и товаров длительного пользования. Сработал аналогичный механизм, который экономисты называют невидимой рукой рынка (эта самая главная метафора в экономической науке впервые была сформулирована Адамом Смитом в 1776 г. – 240 лет назад).

Сравним ставки

В итоге в сфере железнодорожных грузовых перевозок мы получили два рынка – рынок предоставления вагонов с дерегулированными ценами и рынок услуг инфраструктуры (включая локомотивную тягу) с ценообразованием, регулируемым государством. Отличаются ли друг от друга эти рынки – регулируемый и не регулируемый государством? Как на них происходит подстройка предложения под динамику спроса?

Существует два открытых источника сведений о ставках операторов, то есть о нерегулируемом сегменте. Во-первых, это еженедельные публикации сайта журнала «Промышленные грузы» (в качестве примера на рис. 1 – график динамики ставок на полувагоны). Во-вторых, это ежемесячные отчеты аналитического центра НП «СОЖТ» (в качестве примера на рис. 2 – график динамики средневзвешенной по всем видам подвижного состава ставки).

Рис. 1. Динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона с января 2011 г. по декабрь 2015 г., руб./сут.



Необходимо сделать важную оговорку: имеющиеся два источника совпадают не всегда и не по всем родам подвижного состава. В первом цифры повыше, во втором – пониже (разброс значений может составлять от 5 до 15%). При этом их общая динамика примерно одинакова. Как известно, в любых индексах, построенных на основе опросов, главное – это не абсолютные значения (они могут быть неточны из-за недостаточной величины выборки или ее нерепрезентативности), а динамика их изменения.

На протяжении 2010–2011 гг. и вплоть до середины 2012-го ставки операторов на предоставление вагонов росли. Затем к началу 2013-го произошло радикальное их снижение. В частности, по полувагонам оно было почти двукратным – с 1600 руб. за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 600–750 руб. к январю – марту 2013-го (по данным сайта «Промышленные грузы»). Согласно обзорам НП «СОЖТ», ставки операторов с января 2008 года по декабрь 2015-го снизились на 34%.

При этом в указанный период регулируемые тарифы ОАО «РЖД» росли ежегодно, кроме 2014 года. В 2008 г. их рост составил 21,2%, в 2009 г. – 11%, в 2010 г. – 9,4%, в 2011 г. – 8%, в 2012 г. – 6%, в 2013 г. – 7%, в 2015 г. – 10%. Итого с 2008 по 2015 год уровень регулируемых тарифов РЖД вырос на 98,3%, то есть почти в 2 раза, и это без учета повышения тарифов на экспорт, которое было сделано в рамках ценового коридора в 2015-м. Если же учесть повышение тарифов на 9% в 2016 году, то рост их уровня в январе 2016-го к декабрю 2007 года составит 216,3%, то есть налицо увеличение цен в 2,1 раза.

Взяв данные об индексации тарифов РЖД с 2008 года и сопоставив их с динамикой средневзвешенной ставки операторов, мы получим график на рис. 3. Уверенно стремящаяся вверх ступенька за ступенькой линия – это тарифы РЖД, которые фактически устанавливает государство (до недавнего времени ФСТ, а теперь, после ее упразднения, ФАС). Вторая линия, которая мечется то вверх, то вниз, подстраиваясь под изменяющийся баланс спроса и предложения, – это динамика цен (ставок операторов) в нерегулируемом сегменте. Какой из этих сегментов лучше подстраивается под рынок и, следовательно, является более эффективно работающим механизмом с точки зрения потребителя транспортных услуг? Думаю, ответ очевиден.

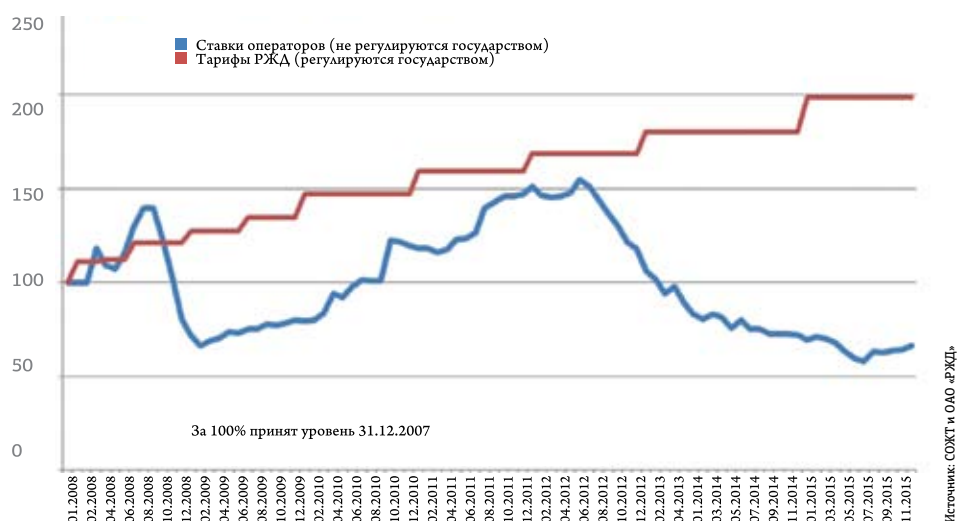
Рождение экономических стимулов

Сама по себе динамика тарифов или ставок – это еще не самое важное. Главное то, какие стимулы в экономике порождает тот или иной дизайн тарифной системы.

Рис. 2. Динамика средневзвешенной ставки предоставления вагона с января 2008 г. по ноябрь 2015 г., руб./сут.



Рис. 3. Динамика средневзвешенных ставок операторов и индексации тарифов с января 2008 г. по ноябрь 2015 г., %



В последние годы на рынке сосуществовали две противоположно направленные тенденции. Конкуренция и профицит вагонов держали цены на предоставление вагонов на низком уровне, а решения правительства (Минтранс, Минпромторга и т. д.) по принуждению к сокращению вагонного парка, фактически пролоббированные вагоностроителями, наоборот, создавали предпосылки для роста ставок. Если правительство РФ намеревалось увеличить тарифную нагрузку на грузоотправителей (а очевидно, что именно это и было целью), то его план удался.

Теперь, когда правительство, по сути, победило экономику и вагонный парк стал стремительно сокращаться, ставки на предоставление подвижного состава, разумеется, должны начать расти. Нужно ли их теперь еще и регулировать или, пользуясь языком экономистов, должно ли правительство снова вмешаться в ра-

боту рынка для исправления последствий предыдущего вмешательства? Правильный ответ – нет. Потому что только свободное ценообразование передаст по рыночной цепочке нужный сигнал о том, что необходимо снова бороться с дефицитом. Но для этого необходим рост ставок, который и будет источником сигнала и детонатором нового инвестиционного цикла.

Если начать регулировать ставки операторов, запретить ценовой сигнал, не дать ему распространяться, то очевидно, что при существующем уровне доходности никакого масштабного спроса на продукцию вагоностроения мы не получим. И может получиться так, что и рынок операторов будет задушен, и вагоностроение останется без поддержки.

Фарида Хусаинов,
к. э. н., доцент РОАТ МИИТ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НП ОЖАПС