

«Захват регуляторов»: из теории – в практику

Нормально функционирующий рынок основывается на добровольных отношениях его участников. Если на определенном этапе кто-то из них прибегает к манипуляциям и принуждению представителей госорганов, для того чтобы гарантировать спрос на свою продукцию, он автоматически перестает быть субъектом рыночных отношений. Нечто подобное на наших глазах произошло в железнодорожной отрасли в результате предложенного регуляторами фактического запрета продления срока службы грузовых вагонов.

КРЕАТИВНОЕ РЕШЕНИЕ

В течение последних 10 лет вагоностроительная отрасль переживала бум. Либерализация рынка предоставления подвижного состава и его дефицит способствовали тому, что спрос на грузовые вагоны рос невиданными темпами. Производство соответственно тоже росло. Со временем рынок насытился и спрос упал с аномально высоких значений до уровня, достаточного для компенсации списываемого подвижного состава и небольшого роста парка. В последние 10 лет ежегодно списывалось от 23 до 48 тыс. вагонов (например, в 2013 г. – 27,4 тыс.).

В итоге потребность в продукции вагоностроительной отрасли начала снижаться. Что делает предприятие, если спрос на его товар падает? Либо сокращает производство, либо ищет новые рынки сбыта. Есть и другой вариант – производитель может обратиться к государству за помощью в создании искусственной потребности в его продукции. Именно это и произошло в железнодорожной сфере. Перед вагоностроителями стояла нетривиальная задача поддержания долгосрочного спроса на товар на уровне аномально высоких значений, и она могла быть решена только при списании большого количества вагонов. Но как его обеспечить? Очень просто – сократить срок службы подвижного состава. Последние два десятилетия процедура продления срока службы была несложной: вагон, чье время эксплуатации (например, 22 года) закончилось, проходил капремонт и мог ездить по сети еще 11 лет, а потом – при соблюдении некоторых условий – еще 5 лет. Если продление запретить, то за несколько лет можно заменить весь

парк на сети. Но просто так подобное решение не могло пройти – для списания нужно было придумать подходящие аргументы.

АРГУМЕНТЫ: БЕЗОПАСНОСТЬ И СОЦИАЛЬНОСТЬ

Формирование аргументации со стороны вагонопроизводителей шло в два этапа. На первом прозвучало слово «безопасность», которое произвело нужный эффект на представителей регуляторов. Была брошена идея о том, что вагоны с продленным сроком службы угрожают безопасности на сети гораздо в большей степени, чем «непродленные». Экспертное сообщество посмотрело статистику и обнаружило, что на 400 тыс. «продленных» вагонов (примерно 230 тыс. из них и сейчас находятся на сети) за два десятилетия пришелся всего один случай обрыва хребтовой балки – 23.11.2011 г. с платформой-лесовозом, да и тот произошел по вине ремонтников, которые, обнаружив трещину, не исправили дефект так, как того требовала инструкция. При этом инцидентов, связанных с обрывами и изломами хребтовой балки вагона, произведенных по новым ГОСТам, было зарегистрировано предостаточно. Например, один завод был вынужден вернуть партию из более чем 300 платформ с браком, вызвавшим подобные изломы. В результате проведенных исследований прямой связи между случаями изломов и сроком службы вагона не было выявлено.

Затем вагоностроители решили апеллировать к изломам боковых рам тележек вагона, которые чаще всего становятся причинами сходов поездов с путей. Строго говоря, этот аргумент изначально хромал. Здесь

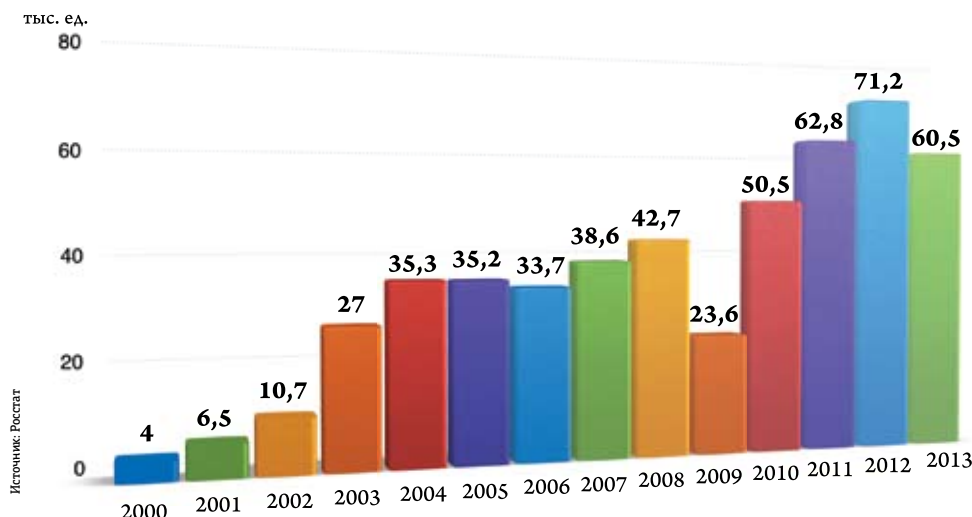


ФАРИД ХУСАИНОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НП ОЖДПС, к. э. н.,
ДОЦЕНТ РОАТ МИИТ

нужно понимать, что сроки службы вагона и вагонной тележки разнятся, соответственно, старые тележки могут ездить под относительно новым вагоном, и наоборот. Но даже в этом случае оказалось, что только 20% всех изломов боковых рам тележек приходится на вагоны, срок службы которых продлевался, а остальные 80% – на новый подвижной состав. В общем, спустя некоторое время стало понятно, что выкладки, связанные с безопасностью, годятся только для непрофессиональной аудиторрии.

Тогда на свет был извлечен броневой аргумент, перед которым правительство и регуляторы пали. Он был очень прост: вагоностроители приняли на работу многочисленный персонал, для того чтобы выпускать по 70 тыс. вагонов в год. Если экономике теперь нужно в 2 раза меньше нового подвижного состава, то куда деть всех этих людей? Как сказать рабочим условного «Уралвагонзавода» или

Производство грузовых вагонов в России в 2000–2013 гг., тыс. ед.



Тихвинского вагоностроительного завода, что их продукция больше не нужна? Что в этом случае будет с социально-политической стабильностью? Запрет продления срока службы вагонов оказался единственным способом занять работой и обеспечить доходами сотрудников вагоностроительных предприятий.

Почти все были против

Любопытно, что негативное отношение к фактическому запрету продления срока службы высказали столь разные участники экспертного обсуждения, такие как представители ОАО «РЖД», вагоноремонтной отрасли (как ВРК-1,2,3, так и частных депо), экспертных организаций, ОАО «ПГК», ОАО «ФГК», Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (АСКОП), Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) и многих других, включая даже некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники (НП «ОПЖТ»)). Против запрета выступили многие грузоотправители, потому что у них самих в собственности имеются вагоны, требующие продления срока службы. К тому же все понимали, что если на рынок выйдет новый подвижной состав, то ставки на предоставление вагонов вырастут, так как операторам придется компенсировать расходы

на новый парк, и это бремя ляжет на плечи грузоотправителей и в конечном счете – покупателей продукции, которую перевозят по железной дороге, что еще сильнее подорвет конкурентоспособность российской промышленности. Кроме того, оказалось, что из-за уменьшения количества ремонтов придется закрыть ряд вагоноремонтных депо и сократить примерно столько же сотрудников, сколько сохранили работу в вагоностроительной отрасли, и тут уже беспокойство стало высказывать руководство РЖД. Часть операторов в данной ситуации стала подумывать: а не зарегистрировать ли свою компанию в соседнем Казахстане? Согласно договору о Едином экономическом пространстве с 1 января 2015 года вагоны казахстанских компаний смогут свободно ездить по сети РЖД, а продление там никто не запрещал. Кроме того, в ходе общественных дискуссий признавалось, что негативные последствия для экономики – рост тарифной нагрузки на грузоотправителей, закрытие предприятий, уход части бизнеса под иностранные юрисдикции и т. д. – неизбежны.

В общем, казалось, что все против и только вагонопроизводители – за. Тем не менее правительство оказалось на стороне вагоностроительного лобби. В течение последнего месяца нескольких руководителей крупных операторских компаний спрашивали (в том числе и на совещаниях в государственных органах власти): «А по-

чему вы молчали?» Ответ у всех был примерно одинаковым. Решение о запрете продления всем им казалось до такой степени абсурдным, непрофессиональным, ошибочным, что никто всерьез не верил в возможность его принятия. «Мы надеялись на разумность правительства», – сказал один. «Мы не ожидали такой лоббистской силы вагоностроителей», – отметил другой. А комментарии третьего вряд ли позволительно цитировать в данной статье.

Какие выводы мы можем сделать, изучив то, что уже произошло? Во-первых, многие представители железнодорожного бизнеса говорят: «Зачем чиновникам что-то объяснять? Это же и так всем понятно». Это ошибочная позиция. Объяснять нужно. Один авторитетный петербургский профессор говорил: «У министров, вице-премьеров и прочих чиновников плотный график, на совещание с принятием вердикта уходит пятнадцать минут; нельзя всерьез надеяться, что за это время руководитель любого ранга сможет разобраться в проблеме и принять правильное решение. Мы, экспертное сообщество, просто обязаны все объяснять – в прессе, на конференциях в ходе экспертных обсуждений». Даже если не удастся убедить представителей государственного органа в своей правоте, их решение будет как минимум информированным.

Во-вторых, существует явление, в экономической науке называемое «захват регуляторов», которое заключается в том, что часть хозяйствующих субъектов, используя государство, пытается вмешаться в нормальное функционирование рыночного механизма и, например, искусственно поддержать спрос на свою продукцию. Подобные попытки не раз предпринимались в истории экономики, и они имеют разные причины. Более того, в обществе, где пока отсутствует такой общественный институт, как репутация, чиновники могут, не скрываясь, поддержать подобную инициативу одного из производителей. Кажется, что в этом случае сделать ничего нельзя. Но это не так. Даже в сложившихся условиях нужно как минимум пытаться громко и внятно объяснить окружающим суть проблемы. 🚫