

ЖЕЛЕЗНОЕ ПРАВИЛО РЫНКА

Экономист Фарид Хусаинов рассказывает, как либерализация железнодорожных тарифов в США привела к возрождению отрасли

Один из самых распространённых мифов - это миф о том, что железнодорожные тарифы всегда регулировались государством. На самом деле в истории как западных стран, так и дореволюционной России были периоды когда железные дороги как-то обходились без заботы государства.

В этой связи интересна история дерегулирования железнодорожных грузовых тарифов в США.

До 1887 г. тарифы в США не регулировались правительством. В 1887 году была создана Междугосударственная коммерческая комиссия, которая стала устанавливать тарифы.

Это был период в истории США, когда на смену традиционным американским ценностям – частной собственности, нерегулируемому рынку и экономической свободе, доминировавшим почти на всём протяжении XIX века – пришли идеи этатизма, экспансии государства в экономическую жизнь. Подобная экономическая политика привела к массовому банкротству железнодорожных компаний, пик которых пришёлся на 1960-е годы.

Конец 1970-х - начало 1980-х годов стал периодом экономического дерегулирования транспорта. Конгрессом был принят ряд документов, важнейшими из которых был «Акт Стаггера о железнодорожном транспорте», подписанный Президентом США Д. Картером 14 октября 1980 г.

Д. Бауэрсокс и Д. Клосс – авторы самого авторитетного курса «Логистики», по которому обучаются в университетах США – так формулируют главную идею Акта Стаггера: «идея заключалась в том, чтобы предоставить руководству железных дорог свободу действий, необходимую для возрождения отрасли». По этому закону, у железных дорог появилась возможность снижать цены из соображений конкуренции и повышать их для покрытия растущих эксплуатационных издержек. Кроме того, у перевозчиков стало больше свободы в установлении и отмене надбавок к ценам, определении минимальных тарифов, а также в общем повышении тарифов. Было легализовано право отдельных грузоотправителей и перевозчиков договариваться о контрактных ценах за транспортировку. Руководство железных дорог обрело не только более гибкую систему ценообразования, но и право на отказ от предоставления невыгодных услуг. В спорных случаях право на отказ могло быть обжаловано грузоотправителем в суде.

Президент «ИТ» Л. Сурикян в своей статье «Доводы за и против отмены регулирования тарифов на транспорте» писал по этому поводу: «Перевозки –

слишком важная часть процесса распределения товаров, чтобы позволить их государственное регулирование».

Сегодня большинство учёных транспортников согласны с тем, что подъём Американских железных дорог произошёл благодаря Акту Стаггера, освободившего их от жёсткого государственного тарифного регулирования». Он позволил дорогам рационализировать и усовершенствовать свои системы, вновь инвестировать миллиарды долларов в железнодорожную инфраструктуру и оборудование, увеличить объёмы перевозок, поднять производительность труда». Произошло закрытие нерентабельных линий и развитие наиболее востребованных направлений.

Вот как описывает ситуацию с территориальной дифференциацией тарифов в США в своей книге «Антитраст против конкуренции» Д. Арментано: «... тарифы на перевозку из Кливленда в Нью-Йорк были ниже, чем на перевозку из Титусвилля в Нью-Йорк, хотя в первом случае расстояние было на сто миль больше, чем во втором: всё зависело от состояния спроса и предложения в обоих районах. Само по себе расстояние, как и технология, не имеет большого значения в экономике; стоимость услуг определяется соотношением спроса и предложения в любой конкретный момент».

В результате, период с 1980-го по 1999 гг. называют «эрой Стаггера», характеризующейся следующими рекордными результатами: снижением эксплуатационной длины железнодорожных путей на 35 %, уменьшением количества локомотивов – на 32 % (были закуплены более мощные локомотивы) и вагонов – на 27 %; сокращением персонала на 60% и снижением тарифов в среднем на 1,2 % ежегодно.

Но самое главное заключается в том, что **отмена государственного регулирования тарифов привела к их существенному снижению.**

Грузооборот железных дорог увеличился на 50 %, производительность труда – возросла в 2,5 раза. Средний уровень железнодорожных тарифов с 1982 по 1994 г. снизился в 2 раза и продолжал снижаться до середины 2000-х годов.

В настоящее время в США успешно работают более 500 частных грузовых железнодорожных компаний, восемь из которых с годовым доходом более 250 млн. долларов. Американские железные дороги добились наименьшей в мире численности персонала на 1 км. эксплуатационной длины путей – 0,9 работающих на 1 км. пути (для сравнения – в России 14 работающих на 1 км. пути).