



Эволюция железнодорожной отрасли в США: уроки для России

Доклад на IV международной конференции «Капитализм и свобода»

Фарид Хусаинов

кандидат экономических наук,
доцент РОАТ МИИТ

Санкт-Петербург, 11 апреля 2015 г.

Альтернативные модели организации железнодорожной отрасли



**«Американская»
модель**

Вертикально-интегрированные
компании, владеющие и
инфраструктурой и подвижным
составом



**«Европейская»
модель**

Единая инфраструктура и
множество компаний, владеющих
вагонами (локомотивами) и
осуществляющих перевозки
по ней

Характеристики альтернативных моделей организации железнодорожной отрасли

Американская модель

Много частных жд инфраструктур

Конкуренция между разными частными жд инфраструктурами

Перевозчики могут конкурировать друг с другом на инфраструктуре друг-друга

Вертикальная интеграция

Велика роль двусторонних договоров между участниками

Европейская модель

Единая инфраструктура, один собственник (часто – государство)

Отсутствие конкуренции между инфраструктурами

Перевозчики (частные вагоны и локомотивы) могут конкурировать друг с другом на единой инфраструктуре

Вертикальное разделение

Велика роль антимонопольного регулирования

Железные дороги США

4



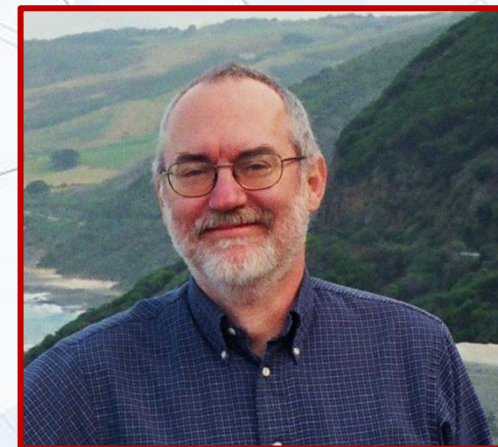
Как устроена железнодорожная отрасль в США ?

5

«Отдельная местность может обслуживаться одной или несколькими железными дорогами, и зачастую пара крупнейших городов обслуживается двумя или иногда тремя «параллельными» железными дорогами, конкурирующими в борьбе за клиентов.

В большинстве случаев тарифы централизованно не регулируются и устанавливаются в контрактах между железными дорогами и грузоотправителями.»

Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбрать России // Эко. 2001. № 8. С 13-29.



Рассел Питтман – директор отдела экономических исследований антимонопольного управления Министерства юстиции США, профессор РЭШ

Без государства. Рождение железнодорожной отрасли

История железных дорог США начинается с 1827 года, когда компания «Baltimore & Ohio Railroad» начала строить первую в истории страны железную дорогу между Балтимором и Огайо (штат Мэриленд).

Первый участок дороги общего пользования, протяжённостью 24 км. был открыт 7 января 1830 года. Сначала использовались локомотивы, произведённые в Великобритании Д.Стефенсоном, а через год в США появилось собственное паровозостроение.

В декабре 1830 года была открыта вторая железная дорога Чарльстон-Огеста (в Южной Каролине), протяжённостью 64 км.

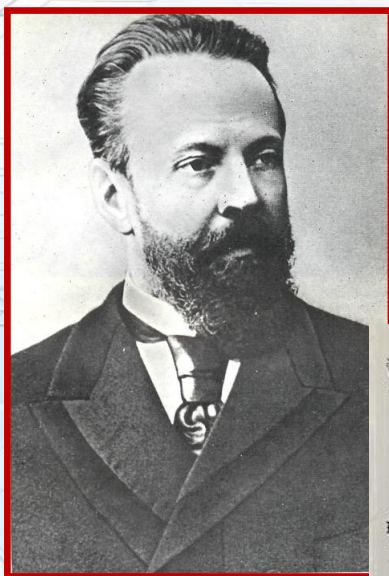
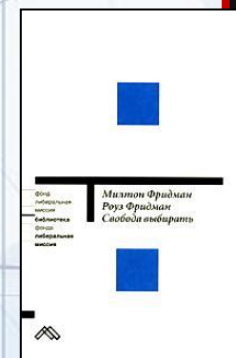
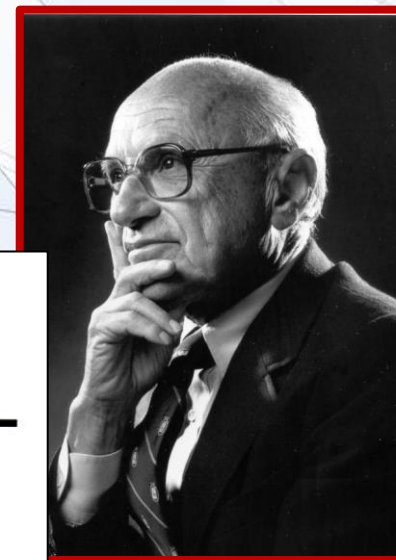


На фото: Центральная Тихоокеанская железная дорога, Солт-Лейк Сити, Юта, 1865 г.

Железнодорожная отрасль в США до регулирования 7

«Конкуренция была жесточайшей. Вследствие этого, тарифы на перевозку грузов и пассажиров, были, вероятно, самыми низкими в мире»

Милтон Фридман



[железнодорожные компании] «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние»

Сергей Юльевич Витте

Государственная поддержка строительства железных дорог и разочарование в ней

На первых порах конгресс поощрял развитие железных дорог, передавая федеральные земли штатам, которые в свою очередь передавали их в собственность железных дорог. (...) Чиновники стали охотнее брать взятки, а американцы укрепились во мнении, что экспансия государства – в данном случае в форме поддержки частных предприятий – неизбежно приносит вред.(...)

Коррупция и мошенничество вскоре охватили всю индустрию железных дорог. (...)

В ответ штаты принимали поправки в конституции, запрещавшие любые государственные инвестиции в частные предприятия. Штат Нью-Йорк первым ввёл запрет на государственное финансирование железных дорог (1846). К концу 1860-х годов его примеру последовали Айова, Западная Виргиния, Калифорния, Канзас, Кентукки, Миннесота, Мэн, Мэриленд, Небраска, Невада, Огайо, Орегон и Пенсильвания.

В 1872 г. конгресс обязался впредь не выдавать земельные участки железнодорожным компаниям.



Отсутствие государственных стандартов:

1. Унификация ширины железнодорожной колеи (1881).
2. Появление часовых поясов (1873)
3. Унификация системы сигнализации (1884)
4. Автосцепка (Эли Г. Джанней, 1868), пневматический тормоз (Д.Вестингауз, 1869)

Противоположный пример:

История с огнетушителями.

«Железнодорожные компании твёрдо придерживались мнения о недопустимости установления стандартов сигнализации на федеральном уровне, исходя из того, что правительство не должно вмешиваться во внутренние дела компаний. (...) Американцы рассматривали установление государственных стандартов как угрозу политическим и экономическим свободам частных железнодорожных компаний».

Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединённые Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли- Изд. дом ВШЭ, 2013

Конфликт между двумя политическими идеалами

«Концентрацию власти в руках государства либо фирмы-монополиста стали рассматривать как серьёзнейшую угрозу коллективной эффективности и прогрессу, поскольку такая концентрация угрожала рыночным процессам» и воспринималась обществом «как угроза политическому порядку и демократии».

«Конгрессу предстоял выбор между соперничавшими институциональными моделями управления, одна из которых представляла концентрацию хозяйственной власти как угрозу свободе, а другая, следуя тому же принципу, видела в установлении государственного контроля над частной жизнью угрозу естественному суверенитету гражданского общества».

Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединённые Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли. Изд. дом ВШЭ, 2013



Протяжённость железных дорог США в XIX веке

Годы	Протяжённость, тыс. км.
1860 г.	49
1870 г.	85
1875 г.	118
1880 г.	186
1885 г.	258
1890 г.	320
1895 г.	373
1900 г.	414

Источник: Сарычев В.Г. Экономическая история США – СПб.: Тесса, 2002. – 271 с.

В 1887 году была создана Комиссия по междуштатному транспорту и торговле, которую возглавил юрист Томас Кули, представлявший интересы железных дорог.

Министр юстиции **Ричард Олни** писал железнодорожному магнату **Чарлзу Перкинсу**, что комиссия, которая будет регулировать тарифы ...

«может стать очень полезной для железных дорог (...) Она удовлетворяет требованиям публики о правительственном контроле над железными дорогами, и в то же время этот контроль является фактически номинальным», а в будущем эта Комиссия станет «защитой от поспешных и сырых законов, враждебных интересам железных дорог».

Регулирование вызывает коллапс

С созданием Междоштатной коммерческой комиссии, государство решило само регулировать железнодорожные тарифы и осуществлять инвестиции в развитие железных дорог из бюджета.

Период с конца XIX в. по 1960-е годы – был периодом, 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.

Как только усилилась роль государства на рынке возник его неизбежный спутник - дефицит.

Спутник государственного регулирования: дефицит

«Сельскохозяйственные чиновники и торговцы зерном из Иллинойса встретились в четверг, чтобы облегчить ситуацию с острым дефицитом товарных вагонов. Фермеры и торговцы сошлись в том, что нехватка железнодорожных вагонов стала «угрожающей», и не слишком надеются, что она улучшится в ближайшее время. Были показаны фотографии, где на земле лежат горы зерна, которое невозможно увезти. Из-за недостатка вагонов в этом году потерян урожай трёх главных культур – кукурузы, соевых бобов и проса».

CHICAGO SUN-TIMES 02.11.1962 г.

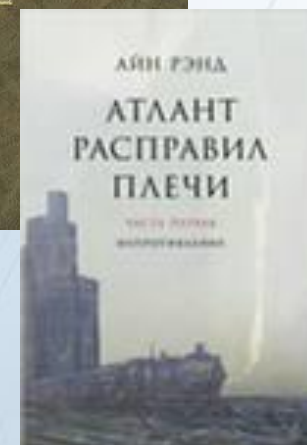
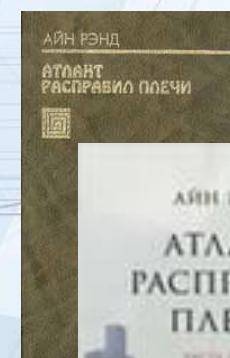
Так что ситуация, в которой оказалась железнодорожная компания «Таггарт трансконтинентал» из культового романа Айн Рэнд «Атлант расправил плечи», опубликованном в 1957 г., отнюдь не плод фантазии романистки, а, скорее, безошибочный прогноз.

«-Через день-другой поезда отсюда уже не пойдут – а вы представляете, что это означает в разгар страды? В этом году небывалый урожай, а поезда остановятся, потому что у нас нет вагонов. Товарные вагоны под зерно мы вообще не получили!

-Что вы сказали? – Дагни стиснула трубку. Ей показалось, что она ослышалась.

-Вагонов не присылали. На сегодня их должно быть здесь пятнадцать тысяч. Насколько мне удалось выяснить, мы имеем не более восьми тысяч вагонов. Я уже неделю звоню в Управление. Они говорят, чтобы я не беспокоился. Вся тара, все силосные ямы, элеваторы и склады, гаражи и дискотеки в округе заполнены пшеницей. По дороге к шермановским элеваторам на целых две мили растянулись в ожидании фермерские грузовики и повозки. Не пришёл ни один вагон. А они продолжают утверждать, что вагоны нам отправят. Они думают только о том, кто будет отвечать за то, что урожай сгниёт здесь, на станции, а не о том, кто же его вывезет».

Айн Рэнд «Атлант расправил плечи»



Уход грузов на автотранспорт

В 1925 г. протяжённость (эксплуатационная длина) железнодорожной сети США достигла своего «пика» - 420,1 тыс. км. и затем начала сокращаться.

Подобная экономическая политика привела к массовому банкротству железнодорожных компаний, пик которых пришёлся на 1960-е годы. Происходила ликвидация многих железнодорожных компаний, шла распродажа их имущества, тысячи людей лишались работы.

Необходимость реформ становилась понятной всё большему числу экспертов.

Против реформ выступали многие руководители железнодорожных компаний и отраслевых профсоюзов, привыкшие действовать в условиях регулируемого рынка и не желающие изменений.

К концу 1970-х годов чрезмерное регулирование условий деятельности железнодорожного транспорта вкупе с нарастающей конкуренцией автомобильного и речного привело многие компании на грань краха.

Резко сократилась доля перевозок железнодорожным транспортом – с 75 % до 30-35 % к концу 1970-х годов.

Ситуация продолжала ухудшаться вплоть до 1980 г, когда примерно 20 % компаний стали банкротами либо объявили, что находятся на грани банкротства.

(из книги «Мировой опыт реформирования железных дорог»
– М.: ИПЕМ, 2008)



Конец 1970-х - начало 1980-х годов стал периодом экономического дерегулирования транспорта.

«Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования» (4-R) 1976 г.

«Акт Стаггера о железнодорожном транспорте» (Закон 96-488) 1980 г.



Harley Orrin Staggers, Sr.
(August 3, 1907 – August 20, 1991)

Акт Стаггерса предоставил железным дорогам право:

- ✓самостоятельно определять и изменять уровни тарифов (либерализовал ценообразование);
- ✓Договариваться с грузоотправителем о контрактных ценах индивидуально;
- ✓Отказываться от предоставления невыгодных услуг.

А так же

- ✓Уменьшил до 20 дней уведомление железной дорогой клиентов об изменении тарифов;
- ✓Определил ограниченное число оснований, по которым государственный регулятор мог вмешиваться в ценообразование железных дорог;
- ✓Либерализовал закрытие малодеятельных железнодорожных путей и станций.

«Перевозки – слишком важная часть процесса распределения товаров, чтобы позволить их государственное регулирование (...)

Государственное регулирование транспортных тарифов в США с пятидесятых по восьмидесятые годы было тяжелым ярмом для нашей экономики, поскольку исключало введение новшеств и конкуренцию».

Президент «ИТ» Л. Сурикан
Из статьи «Доводы за и против отмены регулирования тарифов на транспорте»

В результате, период с 1980-го по 1999 гг. называют **«эрой Стаггерса»**, характеризующейся радикальным изменением с сфере железнодорожных перевозок: **ликвидацией неэффективных активов** и оптимизацией экономической и коммерческой деятельности.

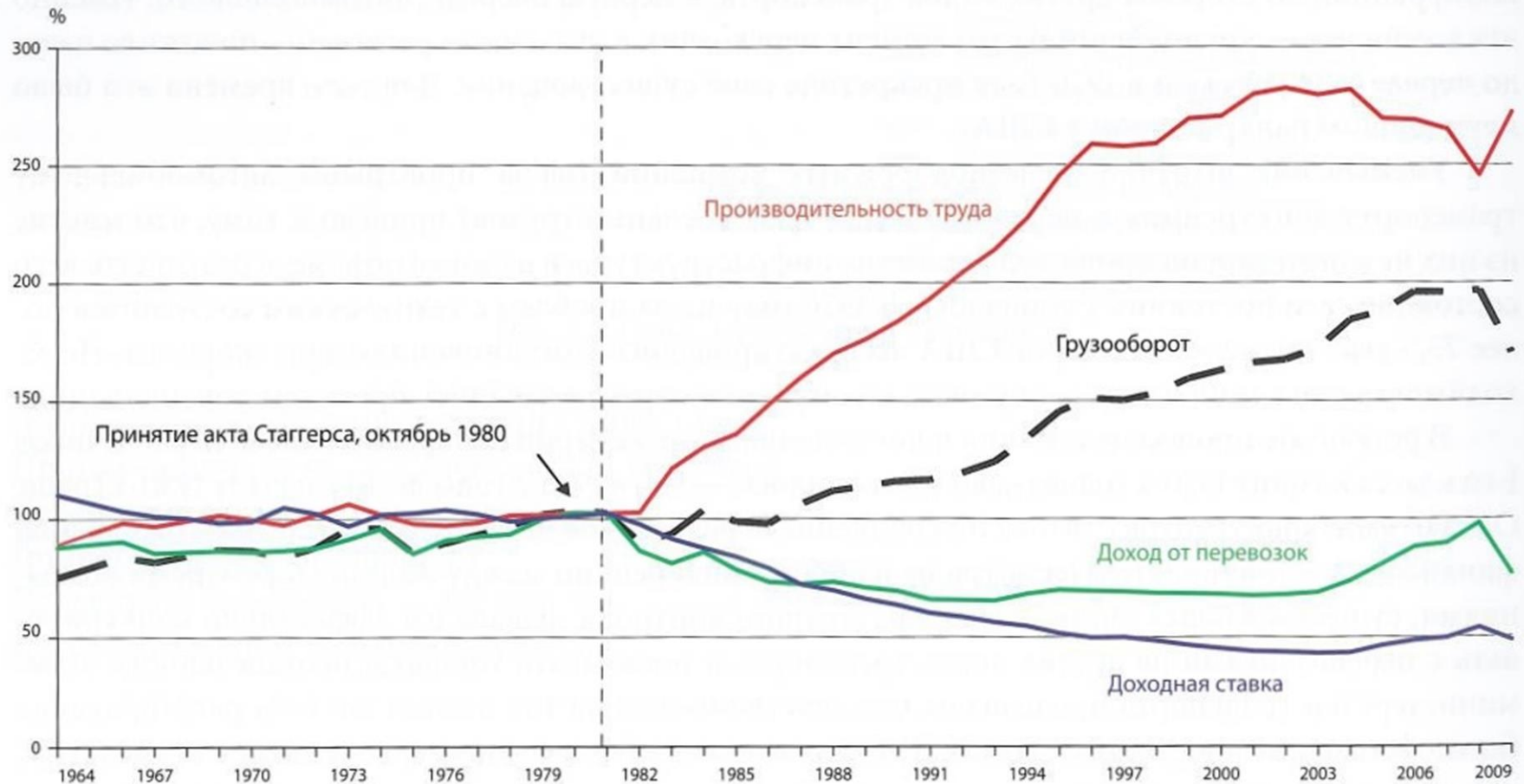
Так, произошло снижение эксплуатационной длины железнодорожных путей на 35 %, уменьшение количества локомотивов – на 32 % (были закуплены более мощные локомотивы) и вагонов – на 27 %; сокращением персонала на 60%.

Грузооборот железных дорог увеличился в два раза (с 1351,4 млрд. т-км в 1980 г. до 2690,7 млрд. т-км в 2008 г.).

Производительность труда – возросла в 2,5 раза.

Усилился интерес инвесторов к отрасли: доход на вложенный капитал вырос в 3,5 раза: с 2 % в конце 1970-х годов до 7,4 % в 2006 г.

Показатели работы железных дорог США с 1964 по 2009 г. 23



* Доходная ставка — это отношение дохода от перевозок к грузообороту, грузооборот выражен в тонно-милях

Показатели 1981 г. приняты за 100%

Источник: A short History of US Freight Railroads - AAR, 2009

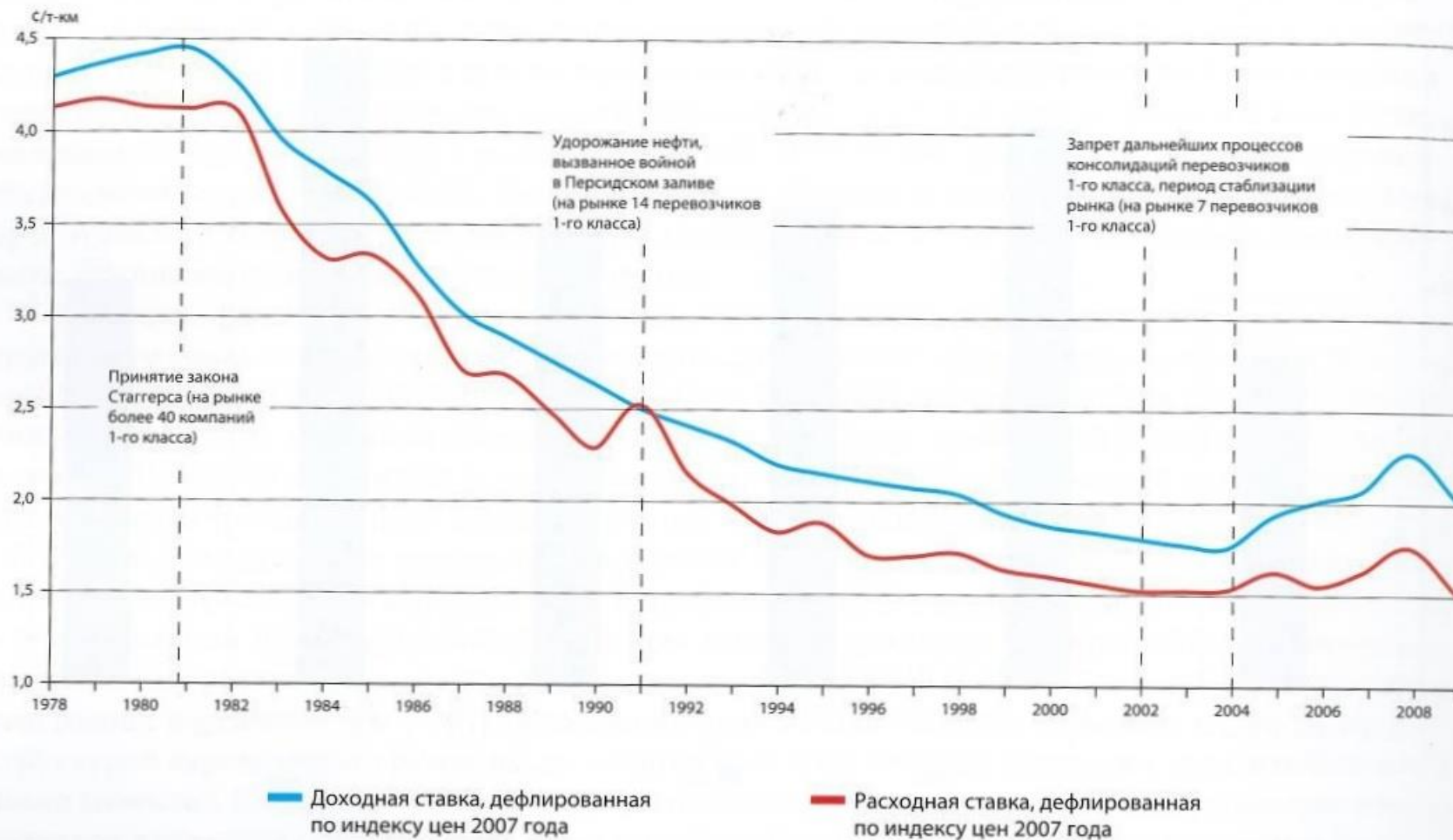
(С) Хусаинов Ф.И.

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

Средний уровень железнодорожных тарифов с 1982 по 1994 г. снизился в 2 раза и продолжал снижаться до середины 2000-х годов.

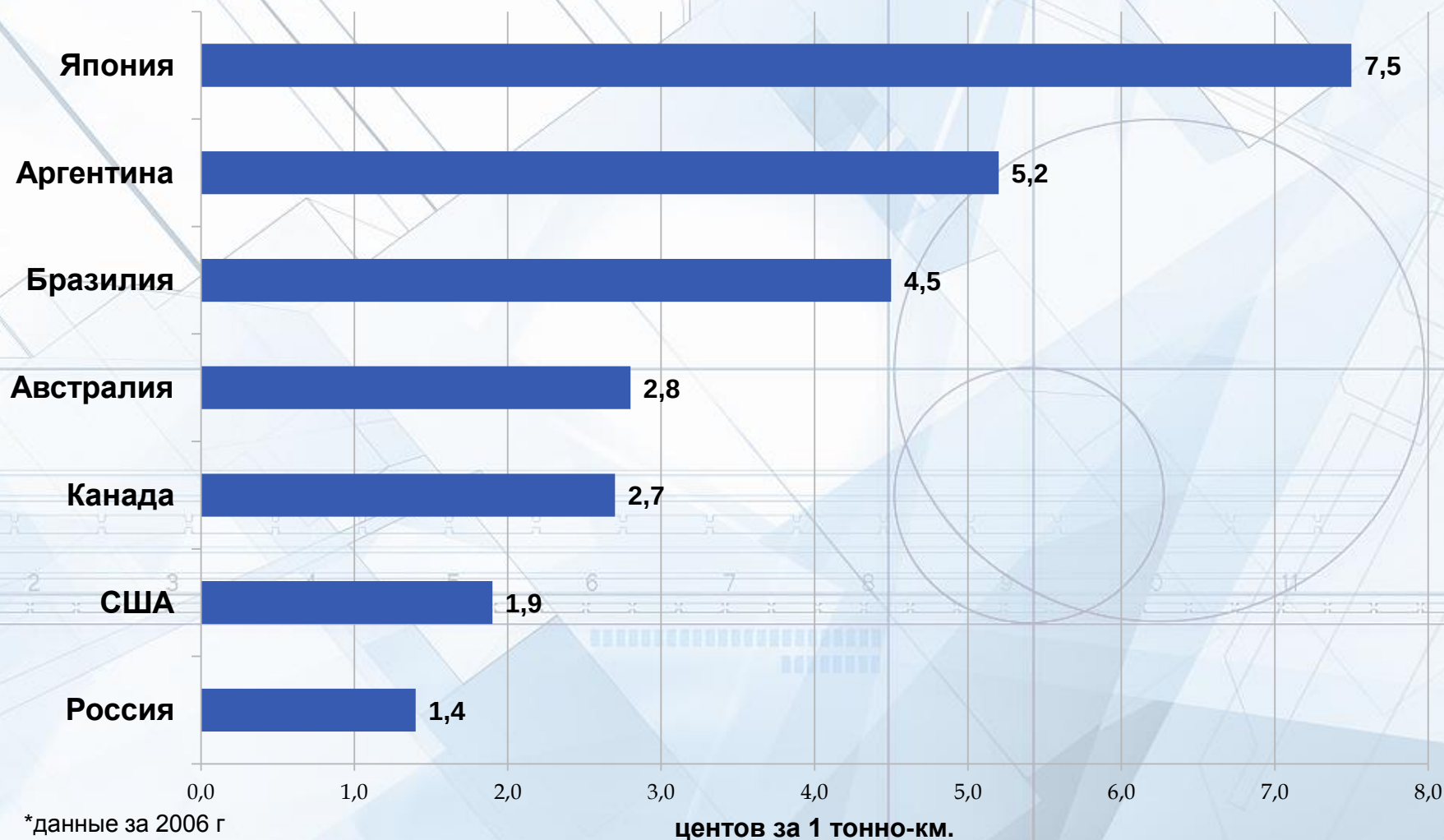
Цена перевозки для грузоотправителей после отмены регулирования - снижалась, а собственные расходы железнодорожных компаний (а точнее - себестоимость оказания услуг по перевозке) снижались сильнее тарифов.

Динамика средних доходных и расходных ставок (себестоимости) с 1978 по 2009 г. 25



Реальные доходные ставки за грузовые перевозки в различных странах мира*

26



Источник: данные ИПЕМ

Сравнение доходных ставок в различных странах

(сопоставление по паритету покупательной способности, в процентах, США=100%)

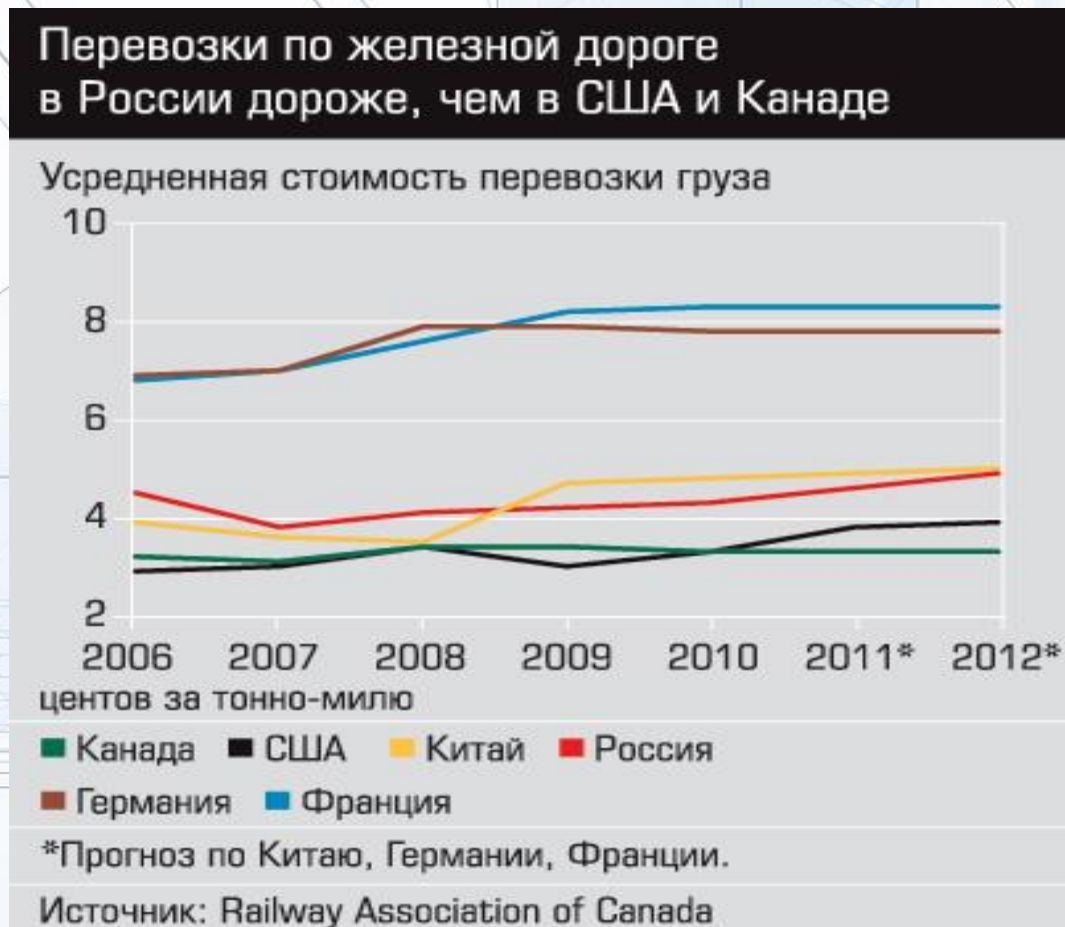
27



Благодаря наличию конкуренции тарифные ставки на железных дорогах США – одни из самых низких в мире.

Источники: Americas Freight Railroads: Global Leaders - AAR, ИПЕМ

(С) Хусаинов Ф.И.



Грузовые тарифы в США не регулируются государством, но они зависят от соотношения спроса и предложения на данном участке или направлении.

Вот как описывает ситуацию с железнодорожными тарифами в США профессор Доминик 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.

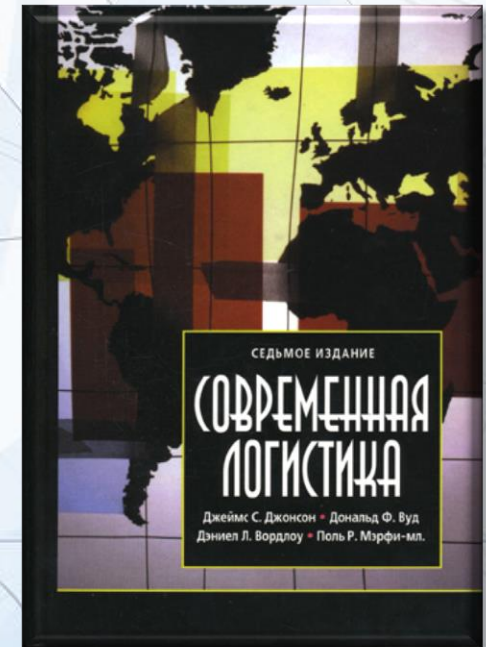
Д. Арментано
«Антитраст против конкуренции»



В одном из самых популярных в США учебников по логистике (Дж.Джонсона, Д.Вуда и др.) авторы учат американских студентов (и это касается не только железнодорожного, а всех видов транспорта):

...цена перевозки для каждого рейса всегда может стать предметом переговоров, т.к. цена является функцией спроса и предложения на транспортировку. Например, если спрос на перевозку свежих продуктов к востоку от Калифорнии повышается, то там тарифная ставка в шесть раз выше, чем за аналогичную перевозку с Запада в Калифорнию.

Джонсон Дж., Вуд Д. и др. «Современная логистика»



Обратите внимание, что это цитата не из статьи радикальных либертарианцев, это **стандартный** американский вузовский учебник. Так там учат студентов.

Численность персонала железных дорог в расчёте на 1 км. эксплуатационной длины жд путей

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 сегодня – **10** работающих на 1 км.



Подводя итог, анализу дерегулирования в 1980-х годах США можно сформулировать следующие выводы.

1. Отмена государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов привела к снижению тарифов.
2. Снижение тарифов на рынке запустило «антизатратный механизм» в железнодорожных компаниях: они вынуждены были снижать себестоимость - сокращать неэффективно используемые ресурсы, отказываться от нерентабельных видов деятельности и непроизводительных активов (в т.ч. за счёт внедрения более эффективной техники и использования более эффективных технологий).
3. Опыт США демонстрирует нам, что управление железнодорожной системой может базироваться не только на «вертикальном» подчинении всех подразделений одному центру, но и на основе «горизонтальных» взаимодействий независимых друг от друга перевозчиков и собственников инфраструктуры.

Спасибо за внимание !

Дополнительную информацию можно почерпнуть
здесь:

<http://f-husainov.narod.ru>

<http://f-husainov.livejournal.com>

http://www.hse.ru/org/hse/expert/3674610/z_d

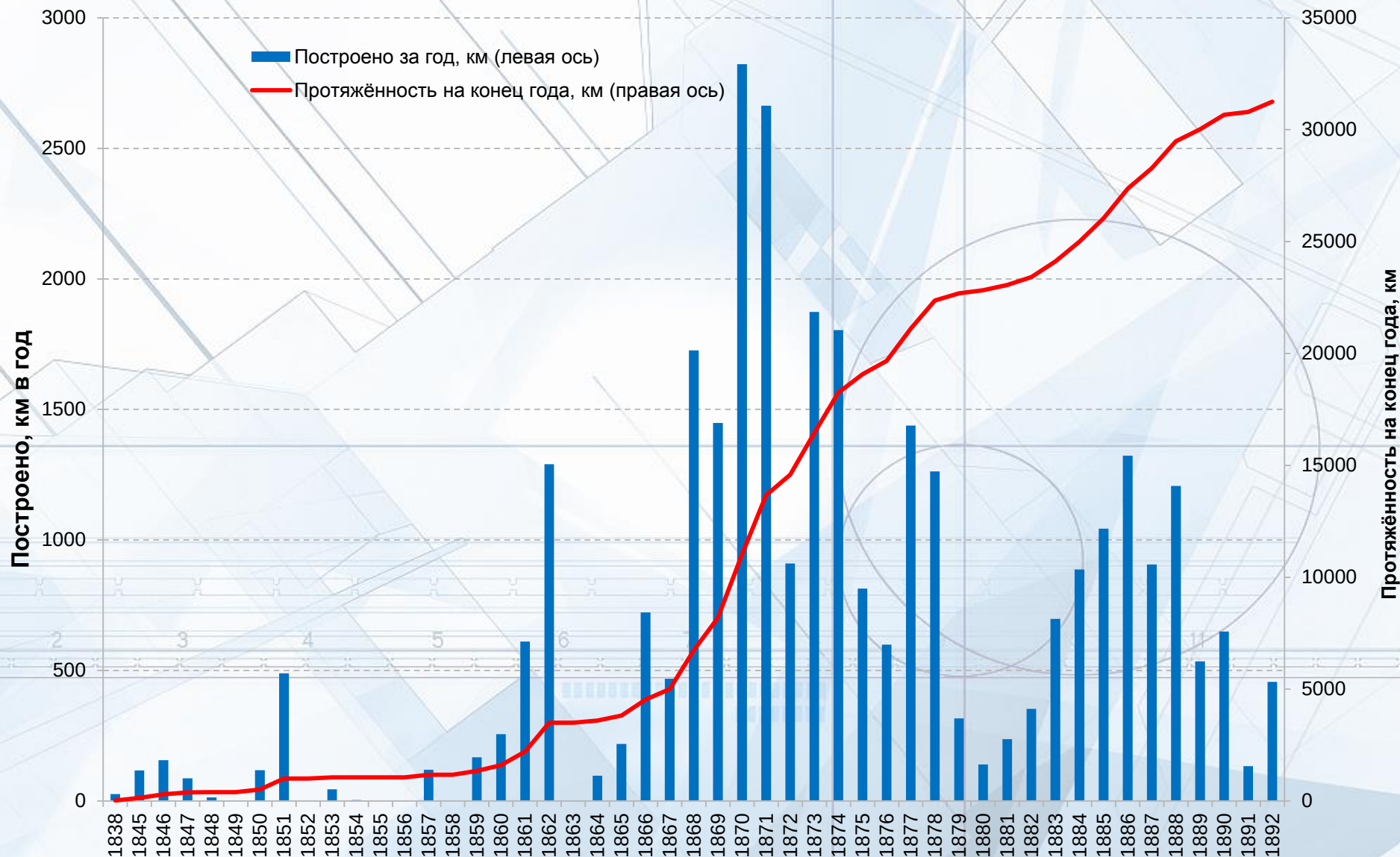


Дополнение для любознательных

**Дореволюционная Россия:
от «американской модели» к «особому пути»**

Строительство железных дорог в России в 1838-1892 гг.

35



Источник: Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография / В.А. Агафонов и др. Под ред. В.В. Фортунатова – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с

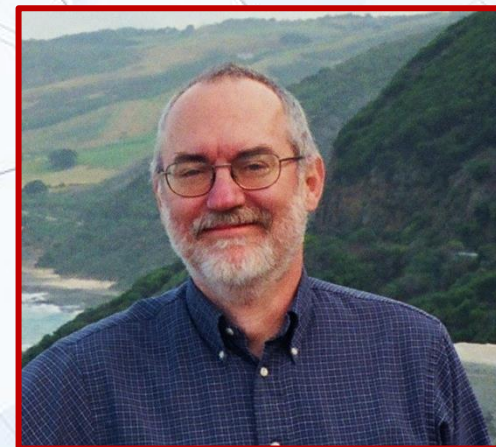
Строительство железных дорог в России и СССР с 1838 по 1991 гг.

Период	Лет в периоде	Построено за период, км.	Построено в среднем за год, км.
1838-1867	29	5 009,0	172,7
1868-1877	10	16 097,0	1 609,7
1878-1887	10	7 167,0	716,7
1888-1897	10	12 826,0	1 282,6
1898-1907	10	21 005,0	2 100,5
1908-1917	10	14 136,0	1 413,6
За период 1868-1917	50	71 231,0	1 424,6
1918-1927	10	5 740,0	574,0
1928-1937	10	7 477,0	747,7
1938-1947	10	12 382,0	1 238,2
1948-1957	10	4 062,0	406,2
1958-1967	10	7 489,0	748,9
1968-1977	10	5 849,0	584,9
1978-1987	10	6 234,0	623,4
1988-1991	4	1 361,0	340,3
За период 1918-1991	74	50 594,0	683,7

«На протяжении всего XIX века лица, проводившие экономическую политику в России, с завистью наблюдали за опережающей индустриализацией и экономическим ростом в Британии, Франции и др. странах, проводивших либерализацию экономических систем. Однако, хотя царские чиновники пытались имитировать эти успехи, они были не в состоянии отказаться от рычагов централизованного контроля, рычагов, которые обеспечивали им смысл существования и поэтому были не в состоянии высвободить энергию необузданного капитализма.

Возможно, реструктуризация российских железных дорог окажется ещё одним примером в этом феномене...»

«Вагончик тронется? Частные железнодорожные грузоперевозки в России и Центральной и Восточной Европе»/ Р. Питтман, О.Диакону, Э.Шип и др.



Рассел Питтман – директор отдела экономических исследований антимонопольного управления Министерства юстиции США, профессор РЭШ