

РОССИЙСКАЯ ОТКРЫТАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА



московского государственного университета путей сообщения

Международная научно-практическая конференция, посвящённая 60-летию РОАТ «Актуальные проблемы транспорта на современном этапе» 27 октября 2011 г.

Тарифная политика на железных дорогах США: дерегулирование и свобода контрактов

Хусаинов Ф.И., канд. экон. наук



Москва, 2011

До 1887 г. тарифы в США не регулировались правительством.

В 1887 г. Конгрессом США была создана Междуштатная коммерческая комиссия, в компетенцию которой было включено в том числе регулирование железнодорожных тарифов.

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.

Государство решило само регулировать железнодорожные тарифы и осуществлять инвестиции в развитие железных дорог из федерального бюджета.

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.

Но самое важное – другое. Как только усилилась роль государства на рынке возник его неизбежный спутник - дефицит.

Газета «Чикаго Сан Таймс» от 2 ноября 1962 года писала:

«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».

СНІСАСО 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, гаражы 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»



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 мнногие 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 Стаггерса о железнодорожном транспорте»** (Закон 96-488) 1980 г.

Железным дорогам было разрешено:

- Устанавливать цены самостоятельно.
- Договариваться с грузоотправителем о контрактных ценах индивидуально.
- Отказываться от предоставления невыгодных услуг.



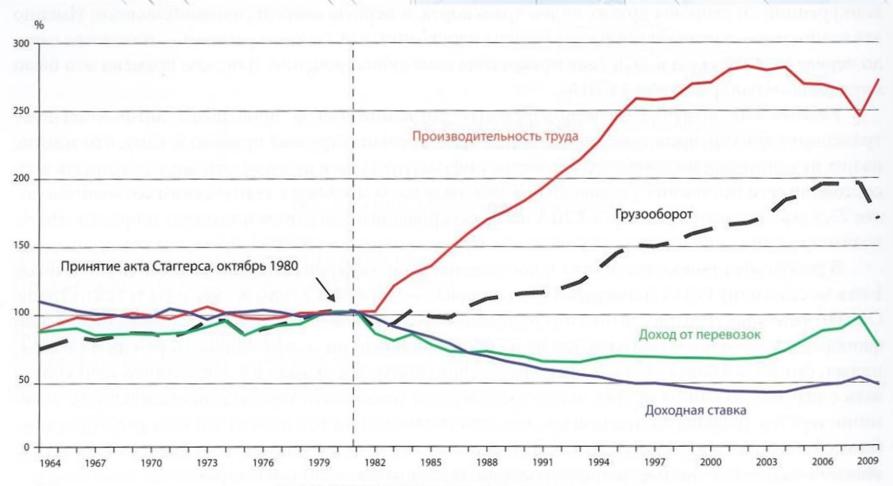
«Перевозки – слишком важная часть процесса распределения товаров, чтобы позволить их государственное регулирование (...) Государственное регулирование транспортных тарифов в США с пятидесятых по восьмидесятые годы было тяжелым ярмом для нашей экономики, поскольку исключало введение новшеств и конкуренцию».

Президент «IIT» Л. Сурикян 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%.

Показатели работы железных дорог США с 1964 по 2009 гг.



^{*} 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

Грузооборот железных дорог увеличился на 50 % (с 1351,4 млрд. т-км в 1980 г. до 2690,7 млрд. т-км в 2008 г).

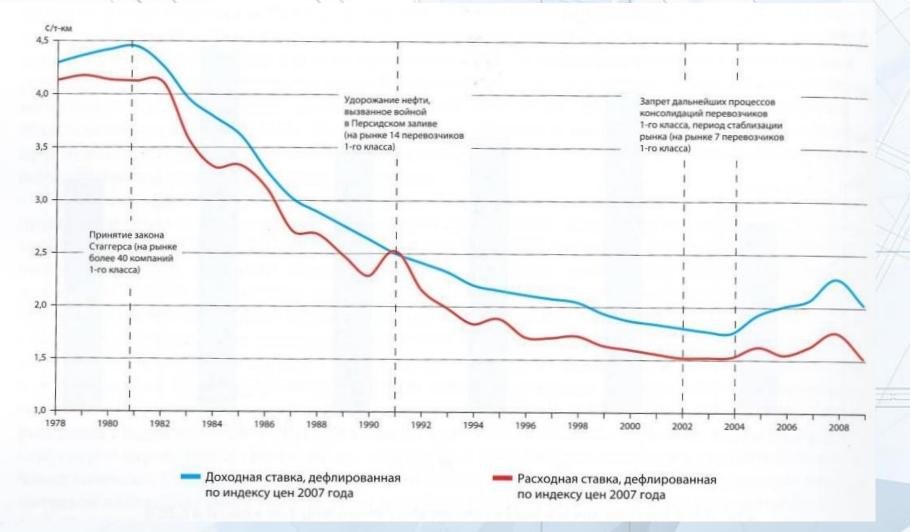
Производительность труда – возросла в 2,5 раза.

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

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.



Источник: Surface Transportation Board, AAR, ИПЕМ

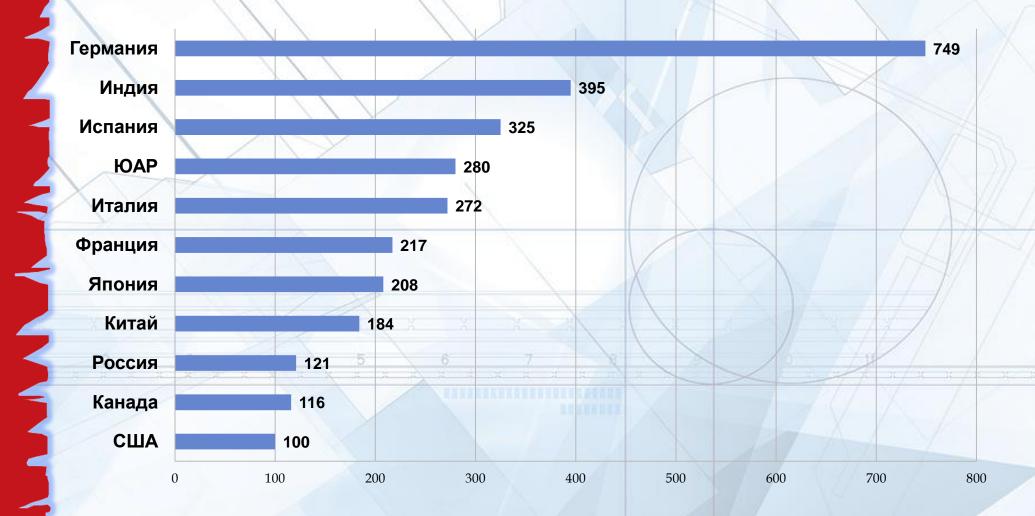




Благодаря наличию конкуренции тарифные ставки на железных дорогах США – одни из самых низких в мире.



Сравнение доходных ставок в различных странах (сопоставление по паритету покупательной способности, в процентах, США=100%)



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

«Конгрессом было принято решение о том, что железными дорогами должны руководить сами железные дороги, а не правительственные регулирующие органы... данный акт принёс пользу, как для железных дорог, так и для их клиентов.

Он позволил дорогам рационализировать и усовершенствовать свои системы, вновь инвестировать миллиарды долларов в железнодорожную инфраструктуру и оборудование, увеличить объёмы перевозок, поднять производительность труда»

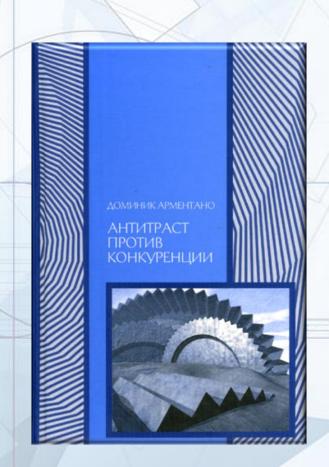
И.К. Ахполов «Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов»

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.

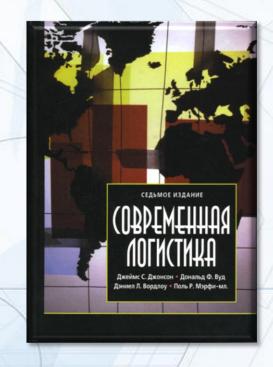
Д. Арментано «Антитраст против конкуренции»



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.

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).



- 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.

