

Конкуренция плюс либерализация

Соединенные Штаты Америки – одна из немногих стран, сопоставимых с Россией по основным показателям работы железнодорожного транспорта: величине и структуре грузооборота, средней дальности перевозок грузов, а также роли железных дорог в экономике государства. Отмена регулирования тарифов, произошедшая в США более 30 лет назад, для нас пока вариант сугубо теоретический, однако внимательный анализ полученных на практике результатов преобразований в рамках другой страны может быть полезен при решении насущных задач российских железных дорог.

САМЫЕ НИЗКИЕ В МИРЕ ТАРИФЫ

Одна из особенностей американской системы заключается в том, что частные железнодорожные компании могут владеть и инфраструктурой, и подвижным составом, в том числе локомотивами. На рынке железнодорожных грузовых перевозок США сегодня работает более 550 предприятий, 7 из них относятся к дорогам первого класса, 31 – к региональным железным дорогам, более 300 – к местным. Остальные заняты эксплуатацией сортировочных станций и контейнерных терминалов. Нередко возникает ситуация, при которой крупный город обслуживают две или три железные дороги, которые могут использовать как одну и ту же, так и разную инфраструктуру, но в любом случае предприятия, желающие перевезти грузы, имеют альтернативные транспортно-экономические решения.

К середине 2000-х годов американские железные дороги добились наименьшей в мире численности персонала на 1 км эксплуатационной длины путей – 0,9 работающих на 1 км пути. Тарифные ставки на железных дорогах США – одни из самых низких в мире.

Реформа тарифной системы США началась в 1981-м, в период с 1982 по 1994 год средний уровень железнодорожных тарифов сократился в два раза и продолжал уменьшаться до середины 2000-х годов. Доходная ставка (доход на 1 т-км или 1 т-милю грузооборота) также падала, но расходы

(а точнее, себестоимость оказания услуг по перевозке) снижались еще более быстрыми темпами, что означало повышение эффективности работы и рост прибыльности.

Главное – пройти первоначальные потрясения

Конец 1970-х – начало 1980-х годов – период внедрения экономического дерегулирования транспортных тарифов в США. Конгресс принял ряд документов, важнейшими из которых стали Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования (4-R) 1976 года и Акт Стаггерса о железнодорожном транспорте (Закон 96-488) 1980 года. Первый дал перевозчикам значительную свободу в политике ценообразования и стал базой для всех дальнейших законодательных инициатив, связанных с дерегулированием. Акт Стаггерса

В БОЛЬШИНСТВЕ СЛУЧАЕВ ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ НА ТЕРРИТОРИИ США НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННО, А УСТАНОВЛИВАЮТСЯ НА ОСНОВЕ ДОГОВОРОВ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ

существенно облегчил бремя регулирующих государственных ограничений, которые испытывали железные дороги США начиная с 80-х годов позапрошлого века.

Основная идея нового документа заключалась в том, чтобы предоставить руководству железных дорог свободу действий, необходимую для возрождения отрасли, а основные его положения провозглашали дальней-



Фарид Хусаинов,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НП ОЖДПС, к. э. н., доцент РОАТ МИИТ

шую либерализацию процесса ценообразования, начатую законом 4-R. Интересно, что автомобильные и авиационные перевозчики после отмены регулирования прошли фазу первоначальных потрясений, которая сопровождалась рядом банкротств, но в целом процесс оказал положительное воздействие на экономику. Аналогичные перемены произошли и на железнодорожном транспорте. Их

итог таков: в большинстве случаев грузовые железнодорожные тарифы не регулируются централизованно, а устанавливаются на основе договоров между железными дорогами и грузоотправителями.

ЭРА СТАГГЕРСА В ЦИФРАХ И ФАКТАХ

Годы с 1980-го по 1999-й называют в Америке «эрой Стаггера» – периодом радикальных изменений в сфере железнодорожных перевозок, связанных с ликвидацией неэффективных активов и оптимизацией экономической и коммерческой деятельности. Эксплуатационная длина железнодорожных путей снизилась на 35%, количество локомотивов – на 32% (старые были заменены более мощными), вагонов – на 27%, численность персонала сократилась на 60%. Грузооборот железных дорог увеличился к 1999 году на 50%, а к 2008-му – почти в два раза (с 1351,4 до 2690,7 млрд т-км). Производительность труда возросла к середине 1990-х гг. в 2,5 раза, а к 2003-му – почти в 3 раза. Удельный годового грузооборот на одного работника вырос более чем в 4 раза: с 3,06 млн до 12,7 млн т-км/чел. Численность локомотивных бригад с 4–5 человек сократилась до 2–3, а протяженность плечей их работы, напротив, увеличилась. Малодеятельные линии либо закрылись, либо были проданы железным дорогам второго класса, значительные объемы работы передавались на аутсорсинг.

Описывая ситуацию, связанную с последствиями введения дифференциации тарифов в США, профессор Доминик Арментано упоминал, что тарифы на перевозку из Кливленда в Нью-Йорк стали ниже, чем на аналогичную транспортировку из Титусвилля в Нью-Йорк, хотя первое расстояние на сто миль больше второго. К 2002–2003 гг. тарифные ставки на железнодорожные грузоперевозки в США снизились до исторического минимума – 1,5–1,6 цента/т-км. В это же время государственным регулятором были приняты решения, ограничивающие свободу слияний и поглощений. В итоге тарифные ставки немного выросли, так как укрупнения компаний, происходящие не по указке регулятора, а в результате естественного развития,

могут снижать себестоимость продуктов за счет эффекта синергии от повышения эффективности использования ресурсов.

МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ ГРУЗОВАЛАДЕЛЬЦА

Стоит отметить, что в антимонопольном законодательстве США существуют механизмы защиты грузоотправителя от диктата монополиста, если в регионе нахождения предприятия есть только одна железная дорога. Например, в определенных случаях суд может обязать железную дорогу – собственника инфраструктуры пропускать по своим путям подвижной состав другого собственника, подаваемый под погрузку предприятию грузовладельцу. При определенном повышении тарифа (на 180%, или в 2,8 раза, считая по так называемой зависимой части тарифа) регулятор может

компаний владели вагонными парками, каждый из которых насчитывал более 500 единиц, а их суммарная доля составляла около 40% от общего числа вагонов в стране.

Общий парк грузовых вагонов в США составляет чуть больше 1,6 млн единиц, треть принадлежит железным дорогам первого класса, чуть менее трети находится в собственности региональных железных дорог, грузоотправителей или компаний, эксплуатирующих специализированный подвижной состав, остальной частью распоряжаются банки, лизинговые компании и прочие экономические субъекты. Владельцы вагонов несут расходы по техническому обслуживанию и ремонту, компенсируя их платой за аренду. Частные предприятия, владеющие подвижным составом, получают от железнодорожных администраций соответствующее

В АНТИМОНОПОЛЬНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ США СУЩЕСТВУЮТ МЕХАНИЗМЫ ЗАЩИТЫ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ОТ ДИКТАТА МОНОПОЛИСТА, ЕСЛИ В РЕГИОНЕ НАХОЖДЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ЕСТЬ ТОЛЬКО ОДНА ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

вмешаться в процесс ценообразования железнодорожной компании. Но, как показал опыт, железнодорожные компании и грузоотправители вполне эффективно договариваются в рамках двусторонних отношений, а апелляции к судебным инстанциям и регуляторам по этим вопросам за последние 20 лет составляют лишь исключения из правил.

Основная причина подобной эффективности заключается в том, что в США нет единой инфраструктуры, принадлежащей одному собственнику. Благодаря этому исчезает огромное количество рисков, связанных с монополизацией, доминированием, навязыванием невыгодных условий субъектам рынка.

КОМУ НУЖНЫ ВАГОНЫ?

Начиная с 70-х годов прошлого века в США наблюдается устойчивый рост количества грузовых вагонов, принадлежащих различным компаниям, функционирующим вне сферы железнодорожного транспорта. Этот процесс отражает определенные экономические преимущества использования собственного подвижного состава грузоотправителями. В 1980-х годах свыше 100 нежелезнодорожных

разрешение на право пользования инфраструктурой. Железные дороги предпочитают заниматься преимущественно перевозочной работой и в меньшей степени – техническим обслуживанием парка, в особенности специализированного, текущее содержание и ремонт которого может быть качественнее и быстрее выполнен на предприятиях-грузовладельцах.

Результатом отмены государственного регулирования транспортной системы США стала жесткая конкуренция между множеством компаний, как крупных, владеющих инфраструктурой, вагонами и локомотивами, так и мелких и средних, которые могут иметь в собственности только подвижной состав. Либерализация железнодорожных грузовых тарифов и гибкая система их применения в условиях высококонкурентной среды привела к снижению ставок, которое, в свою очередь, запустило антизатратный механизм в железнодорожных компаниях, вынужденных снижать себестоимость, сокращать неэффективно используемые ресурсы и отказываться от нерентабельных видов деятельности и содержания непроизводительных активов. 🚚