

Приватизация железных дорог в Великобритании

Доклад на семинаре «Экономика железнодорожного транспорта» в НИУ Высшая школа экономики

Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 21 мая 2019 г.

Актуальность темы

25 лет назад – в 1994 года – в Великобритании началась приватизация железных дорог. Этот кейс и его последствия до сих пор остаются важнейшим сюжетом, к которому обращаются исследователи, пытающиеся разобраться, почему в одних случаях приватизация бывает успешной, а в других – нет.

В конце 1980-х – начале 1990-х гг. многие страны – Канада и Бразилия, Аргентина и Венгрия, Мексика и Алжир, Чили и Япония и другие, общим числом около двадцати – успешно провели приватизацию железных дорог.

Но в этой череде историй успеха Великобритания стоит особняком.

В этой связи анализ этого кейса представляет огромный интерес, как с теоретической точки зрения, так и с точки зрения изучения экономической политики.



От British Rail к Railtrack

Британские железные дороги, которые с момента создания были частными, после окончания второй мировой войны были в несколько этапов национализированы (полностью это произошло к 1947-48 гг.).

5 ноября 1993 года в Великобритании был принят Закон о железнодорожном транспорте, в соответствии с которым с 1 апреля 1994 года Британские Железные дороги («British Rail») как единое целое окончательно прекратили свое существование. Вместо них была образована компания «Railtrack», **владеющая инфраструктурой** железных дорог (в мае 1996 г. её акции были проданы на Лондонской бирже).

Так же на сети начали работать пассажирские и грузовые компании-операторы подвижного состава, **владеющие вагонами и локомотивами.**

Первые итоги приватизации

4

Первый этап реформы (1996–2000 г.) характеризовался следующими показателями. Объем пассажирских перевозок увеличился к 2000 г. на 25% по сравнению с 1996 г. (а по сравнению с 1994 г. – на 36%).

Перевозки грузов в 2000 г. возросли на 22% по отношению к 1996 г. (а к 1994 г. – на 42%). Число поездов выросло на 1300 в сутки, или на 12%.

Пунктуальность повысилась: число опозданий в 2000 г. по сравнению с 1996 г. уменьшилось на 40%.

Грузооборот увеличился на 39% (сравнительно 1996 г.) и достиг 44,2 млрд т-км.

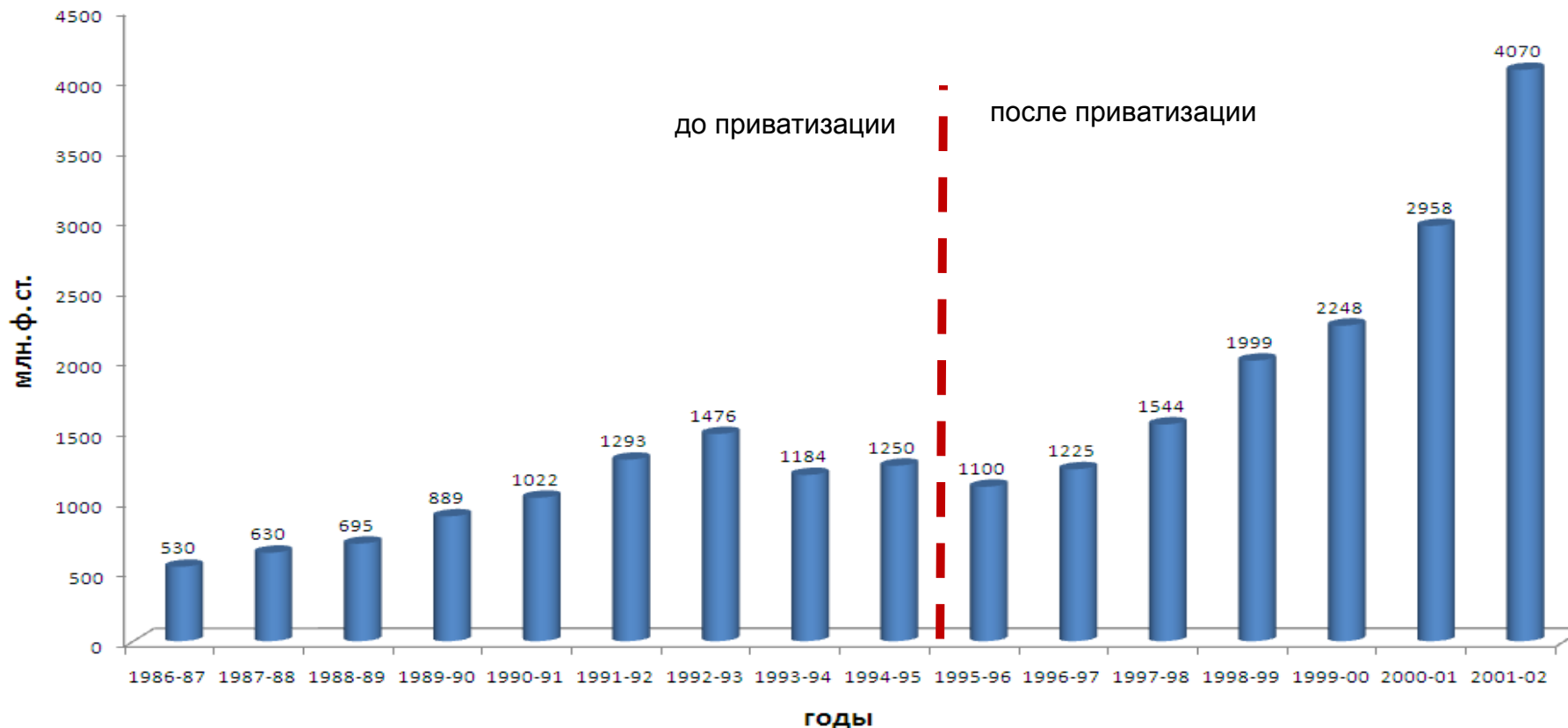
На первый взгляд всё хорошо!

Источники: Беннет С. Некоторые оценки британской модели приватизации // Железные дороги мира. 2000. № 12. С. 5-11.; Нежинская А. Шекспировские страсти британской реформы// РЖД-Партнер. 2007. № 12. – С. 18–20.

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика инвестиций в железнодорожную отрасль Великобритании

5



Источник: Мировой опыт реформирования железных дорог / Саакян Ю.З., Трудов Ю.Г., Савчук В.Б., Алексеев Е.А., Куротченко И.В. – М.: ИПЕМ, 2008. – 276 с.

С.Беннет отмечал, что после приватизации «частный сектор вкладывал в развитие железных дорог инвестиции, невозможные со стороны государства в предшествующие приватизации четыре десятилетия»

Приватизация и безопасность

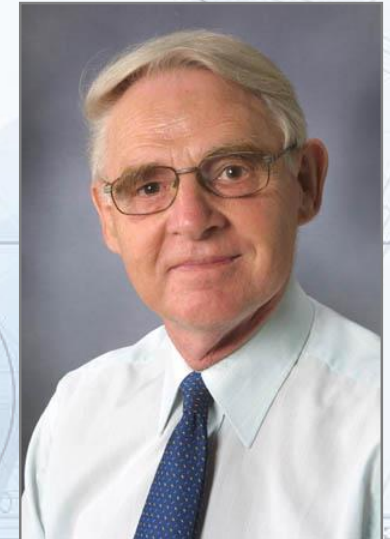
7

В 1997–1998 гг. произошло несколько крупных аварий, в том числе серьезная авария вблизи города Хэтфилда в графстве Хертфордшир (погибли 4 человека и около 90 получили травмы), и часть представителей СМИ сделала вывод, что это следствие приватизации.

Однако, Эндрю Эванс, профессор Imperial College, занимающийся изучением риска на транспорте, проанализировал статистику катастроф с 1967 по 2003 год и пришел к другому выводу:

«Нет доказательств того, что приватизация снизила безопасность железнодорожного транспорта».

Э.Эванс

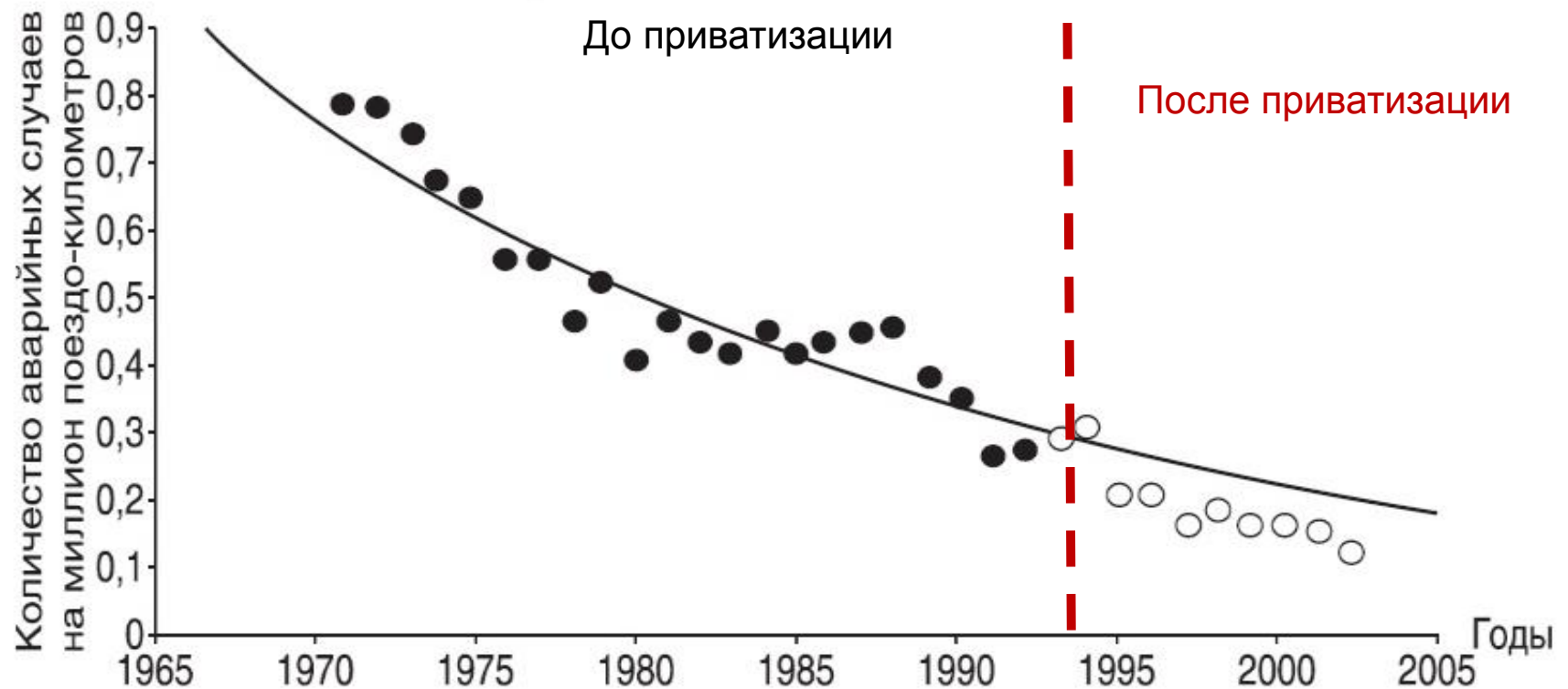


Andrew Evans –
Professor of Transport Risk
Management
at Imperial College London

Количество аварий на железнодорожном транспорте Великобритании

8

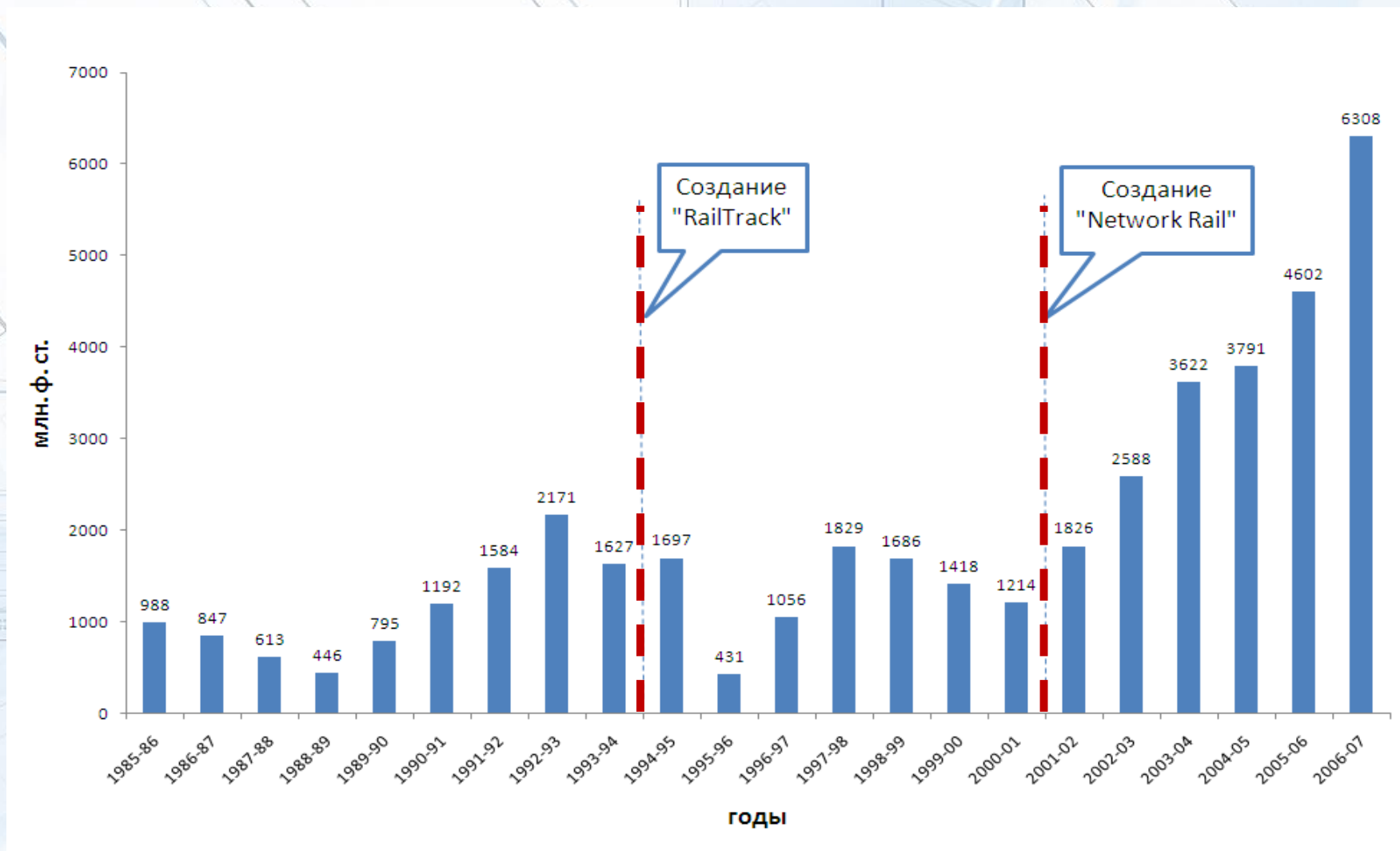
в расчете на 1 млн поездо-км



Источник: Andrew Evans, «РЖД-Партнер», 2008. № 16

Государственные субсидии железнодорожному транспорту Великобритании

9



Источник: Мировой опыт реформирования железных дорог / Саакян Ю.З. и др. – М.: ИПЕМ, 2008. – 276 с

(С) Хусаинов Ф.И.

Анализ реформ в Великобритании

«Несмотря на многочисленные прогнозы, конкуренция среди франчайзинговых компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, достаточно жёсткая, так что общий объём субсидий оказался значительно меньше, чем раньше выделялся для «Бритиш рэйл». (...) Так же, как и другие предприятия общественного пользования, приватизированный железнодорожный транспорт демонстрирует способность к повышению качества предоставляемых услуг.»*.

Профессор Джонатан Кови из Эдинбурга отмечает, что, пассажиропоток, возможно, увеличился бы и без реформы, но, тем не менее «настолько впечатляющего прогресса раньше не было»**.

*Приватизация: глобальные тенденции и национальные особенности /отв. ред. В.А. Виноградов; ИНИОН РАН – М.: Наука, 2006. – 854 с.

** Цит. по Нежинская А. Шекспировские страсти британской реформы// РЖД-Партнер. 2007. № 12. – С. 18–20

«Такая политика принесла свои плоды. Перевозчики стали увеличивать число поездов, вплоть до того, что это в итоге привело к увеличению нагрузки на инфраструктуру и сказалось на надёжности и пунктуальности перевозок (...) Задержка одного поезда сбивала выполнение всего расписания в целом (...) и влекло за собой финансовые потери перевозчиков»

Перевозчики перекладывали вину на инфраструктурную компанию Railtrack, по их мнению она «оказалась не способной качественно предоставлять услуги инфраструктуры, содержать путевое хозяйство в надлежащем состоянии, пригодном для пропуска желаемого перевозчиками числа поездов».

К чему пришли

Компания "Railtrack" так и не стала на 100% частной в полном смысле этого слова. На нее было наложено множество ограничений и запретов. Британское законодательство предусматривает «государственное вмешательство во всех случаях, когда со стороны компании будет проявляться стремление получить сверхприбыль от инвестиций или отказаться от проектов развития без достаточно обоснованных причин»*.

Компания так и не стала прибыльной, а наложенные ограничения препятствовали реализации некоторых проектов, которые регуляторы считали неприемлемыми. В итоге, "Railtrack" так и не стала прибыльной.

В марте 2002 г. Великобритания **восстановила государственную собственность на железнодорожную инфраструктуру** и государственные субсидии, причем в обществе укрепилось мнение, что крах "Railtrack" был вызван не государственным регулированием, а неспособностью рыночных сил управиться с железными дорогами.

*Кизиллов В. Либерализация транспорта // Горизонты транспорта. Эффективная транспортная политика. Челябинск.: Социум. 2004. С. 92– 108 [<http://prompolit.ru/96445>].

Была ли Railtrack по настоящему частной компанией?

«Для непредвзятого наблюдателя очевидно, что система, в которой жила “Railtrack”, противоречит принципам свободного предпринимательства, и, пожалуй, даже больше, чем обычная государственная монополия, а значит, английский опыт не был даже попыткой приблизиться к нормальной модели существования отрасли, в свое время обеспечившей ей подлинный расцвет».

В.В. Кизилов*

«Все это довольно странно. Вся суть частного предпринимательства заключается в том, что государство не должно контролировать бизнес, но посмотрите – государство контролирует тарифы, которые устанавливают перевозчики для клиентов, тарифы, которые устанавливает собственник инфраструктуры для перевозчиков, оно контролирует продолжительность контракта между перевозчиками и Railtrack».

Патрик Круазье**

*Кизилов В. Либерализация транспорта // Горизонты транспорта. Эффективная транспортная политика. Челябинск.: Социум. 2004. С. 92– 108 [<http://prompolit.ru/96445>].

**Crozier P. Why British rail privatization has failed // Economic Notes. 2001. №91.

«Железные дороги были приватизированы в 1994 г., к 1999 г. опоздания поездов сократились почти вдвое, в 91% случаев они приходили вовремя. Сейчас дороги возвращаются под контроль государства, поезда опять стали опаздывать, расписанию они соответствуют только в 82% случаев.

После приватизации инфраструктурная компания "Railtrack" получала государственные субсидии в объеме 1,2 млрд фунтов. Ее последователь, назначенная государством компания "Network Rail", каждый год поглощает больше 4 млрд фунтов. В конечном итоге "Network Rail" опять станет частной. Люди работают более эффективно, когда боятся потерять собственные деньги».

Э.Батлер*



доктор **Эрмон Батлер**,
Директор института
Адама Смита

* цит. по: Нежинская А. Шекспировские страсти британской реформы // РЖД-Партнёр. 2007.№ 12. С. 18-20.

Подводя итоги

Можно выделить три важнейших аспекта преобразований – структура рынка, форма собственности и степень государственного регулирования.

1. Внедрение конкуренции, по большинству оценок, в целом привело скорее к позитивным последствиям (с некоторыми оговорками).

2. Отказ от государственной формы собственности (приватизация) привел к улучшению как эксплуатационных (грузооборот, пассажирооборот, погрузка), так и экономических показателей (в т.ч. инвестиционных). Главным из экономических успехов приватизации стал бурный рост инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру.

3. Вместе с тем, высокая степень государственного контроля за отраслью не позволила британским железным дорогам развиваться эффективно.

Таким образом, опыт британских железных дорог продемонстрировал, что приватизация – условие необходимое, но не достаточное для достижения успешных результатов реформы. Не меньшее значение имеет экономическая свобода, т. е. отсутствие государственного вмешательства в работу отрасли.

Государственное регулирование может «убить» как раз те стимулы и экономические механизмы, ради которых проводилась приватизация.

Выводы

При проведении реформ необходим комплексный подход, который учитывает целевое состояние отрасли с точки зрения структуры рынка, формы собственности, степени государственного регулирования и тех стимулов, которые возникают при сочетании всех перечисленных элементов.


Вполне возможно, что недоучёт одного из этих факторов приведёт к невозможности достижения заявленных перед началом реформ целей.

Литература:

1. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта: теория и практика "британской модели" // Вестник транспорта. - 2003. - №4. - С.30-38.
2. Хусаинов Ф.И. Приватизация железных дорог в Великобритании // Экономика железных дорог. 2011. № 9. С. 83-90.
3. Хусаинов Ф.И. Проблемы российских железных дорог через призму британского опыта // Бюллетень транспортной информации. 2011. №10. С.3-12.
4. Хусаинов Ф.И. Хусаинов Ф. И. Почему у Англии не получилось? // Отечественные записки. 2013. № 3. С. 141-149.
5. Хусаинов Ф.И. Некруглый юбилей: 25 лет приватизации железных дорог в Великобритании // ИА РЖД-Партнёр. 09.04.2019

Спасибо за внимание !

 <https://www.facebook.com/khusainov.farid>

 <https://vk.com/khusainov.farid>

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

 f-husainov@mail.ru

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://aurora.miit.ru/people/384516>

Три устойчивых варианта организации железнодорожного транспорта

