



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Цикл открытых лекций/семинаров «Железные дороги: рынок vs. государство»

Лекция № 1

Железные дороги, государственное регулирование и политическая культура: кейсы США и Европы

Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 3 октября 2019 г.

(С) Хусаинов Ф.И.



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, автор книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

Область научных интересов: железнодорожные тарифы, реформы на железнодорожном транспорте, маркетинговые исследования транспортных и товарных рынков, экономическая история железнодорожного транспорта.

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

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

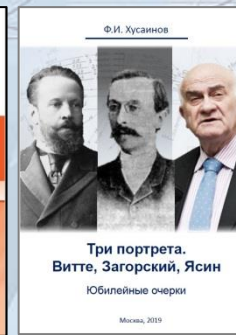
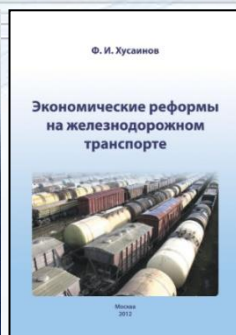
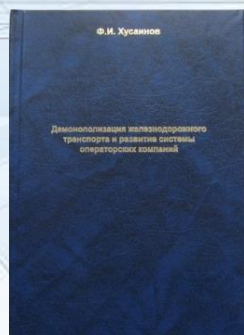
 <http://f-husainov.livejournal.com>

 f-husainov@mail.ru

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

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

Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ): <https://www.efutmiit.com/husainovfi>



План

1. Теоретическое введение: американская vs. европейская
2. Американская модель: эволюция железных дорог США
3. Европейская модель: опыт приватизации в Великобритании
4. Модель «с доступом третьей стороны»

1. Теоретическое введение: американская vs европейская

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

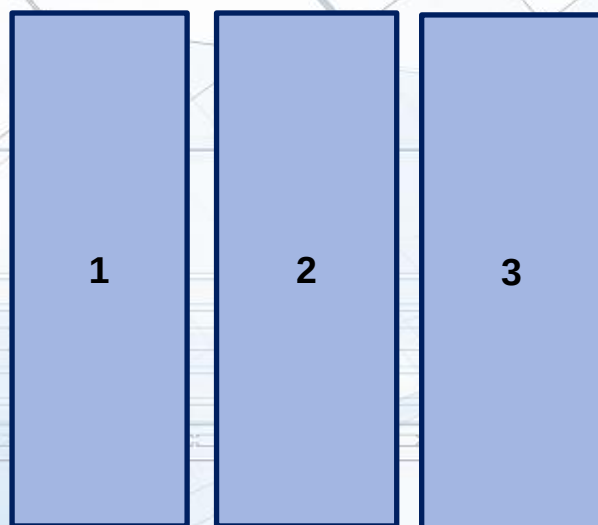
Вертикальное разделение

Велика роль антимонопольного регулирования

Три устойчивых варианта структурной организации железнодорожной отрасли

«Американская модель»

Модель с конкурирующими вертикально-интегрированными компаниями



США, Канада, Мексика, Бразилия, Аргентина, Япония

«Европейская» модель

Модель с неполным вертикальным разделением (модель «с доступом третьей стороны»)



Болгария (сторонние перевозчики-29%), Венгрия (90%), Германия (39%), Франция (17%), Чехия, Эстония, Польша (30%), Румыния (50%)

Модель с полным вертикальным разделением

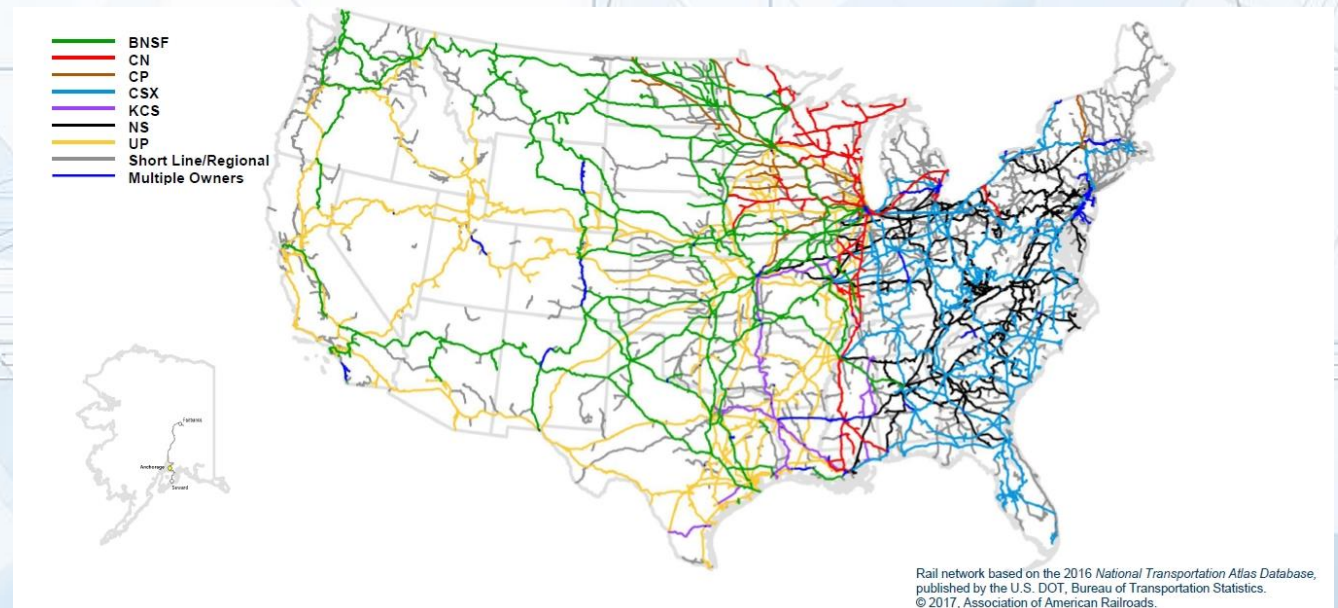


Великобритания, Голландия, Дания

Подробнее см.: Хусаинов Ф.И. Альтернативные модели организации железнодорожного транспорта // Доклад на семинаре «Экономика железнодорожного транспорта» в НИУ «Высшая школа экономики» 26.09.2017 г. <https://f-husainov.livejournal.com/518731.html>

(С) Хусаинов Ф.И.

2. Эволюция железных дорог США: как и почему сформировалась «американская модель»



Железные дороги США

9

7 жд компаний
первого класса

33 региональных
жд компании

— BNSF
— CN
— CP
— CSX
— KCS
— NS
— UP
— Short Line/Regional
— Multiple Owners

320
местных жд
компании

205 локальных
жд компании

2 жд перевозчика 1 класса
принадлежат Канадским компании,
ещё два перевозчика, принадлежат
мексиканской и американо-
мексиканской компании

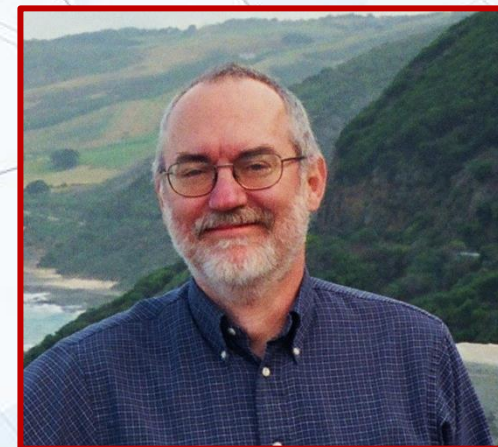
Rail network based on the 2016 *National Transportation Atlas Database*,
published by the U.S. DOT, Bureau of Transportation Statistics.
© 2017, Association of American Railroads.

Как устроена железнодорожная отрасль в США ? 10

«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.



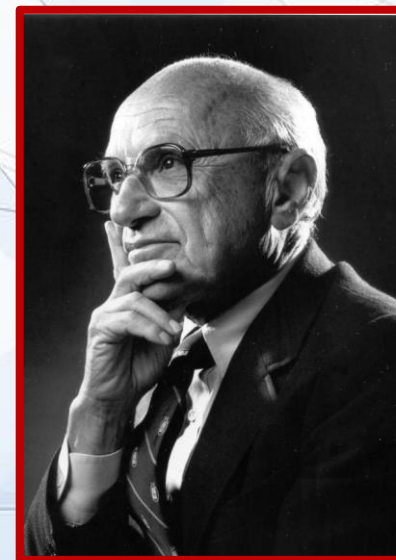
Рассел Питтман – директор отдела экономических исследований антимонопольного управления Министерства юстиции США, профессор РЭШ

Железнодорожная отрасль в США до 1887 года

11

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

Милтон Фридмен



[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. (...)

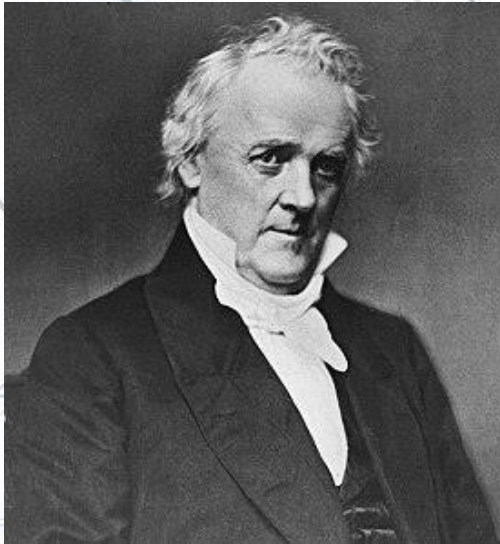
В ответ штаты принимали поправки в конституции, запрещавшие любые государственные инвестиции в частные предприятия.

Штат Нью-Йорк первым ввёл запрет на государственное финансирование железных дорог (1846). К концу 1860-х годов его примеру последовали Айова, Западная Вирджиния, Калифорния, Канзас, Кентукки, Миннесота, Мэн, Мэриленд, Небраска, Невада, Огайо, Орегон и Пенсильвания.

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



Президент Бьюкенен о государственных железных дорогах



Джеймс Бьюкенен (1791-1868)

15-й президент США (с 1857 по 1861 гг.)

Когда в конгрессе обсуждалось строительство на федеральные средства железной дороги, проходящей через весь континент, 15-й президент США Джеймс Бьюкенен заявил, что такая схема финансирования:

«увеличит возможности исполнительной власти по раздаче постов и должностей до угрожающих масштабов и приведет к систематическим злоупотреблениям и коррупции»

Отсутствие государственных стандартов:

14

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)

«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»

Colleen A. Dunlavy Politics and Industrialization: Early Railroads in the United States and Prussia.-Princeton: Princeton University Press, 1994/ - 303 p.

«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
М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2013. – 368 с.

Противоположный пример:

История с огнетушителями.

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».

Источник: Доббин Ф. Формирование промышленной политики. Соединённые штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли – М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2013. – 368 с.

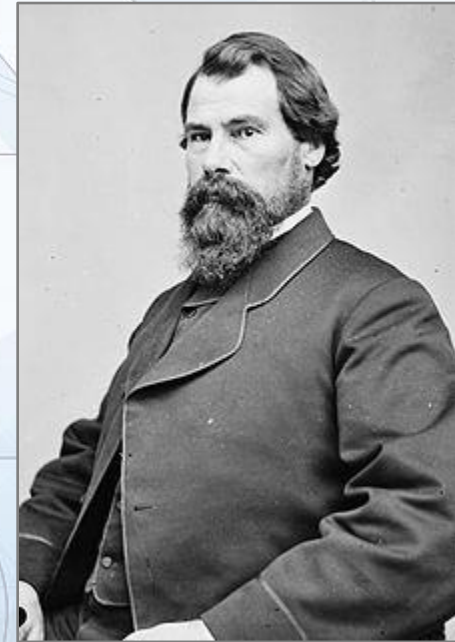


См. так же: Хусаинов Ф.И. Как политика определила экономику железных дорог в США // Ведомости. 31.07.2018 г.
<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/08/01/777075-politika-opredelila-ekonomiku>

Отношение к централизации

«Железнодорожные управляющие советуют создать всеобщее объединение или федерацию всех железных дорог страны, признать его и придать решениям силу закона. Конституция не даёт Конгрессу такого права. Это привело бы к созданию одной обширной и могущественной монополии из нескольких ныне существующих; подобный курс позволил бы такой монополии контролировать транспорт и торговлю всей страны и распоряжаться жизнью и свободами народа».

Джон Рейган,
член палаты представителей от Техаса (1886)

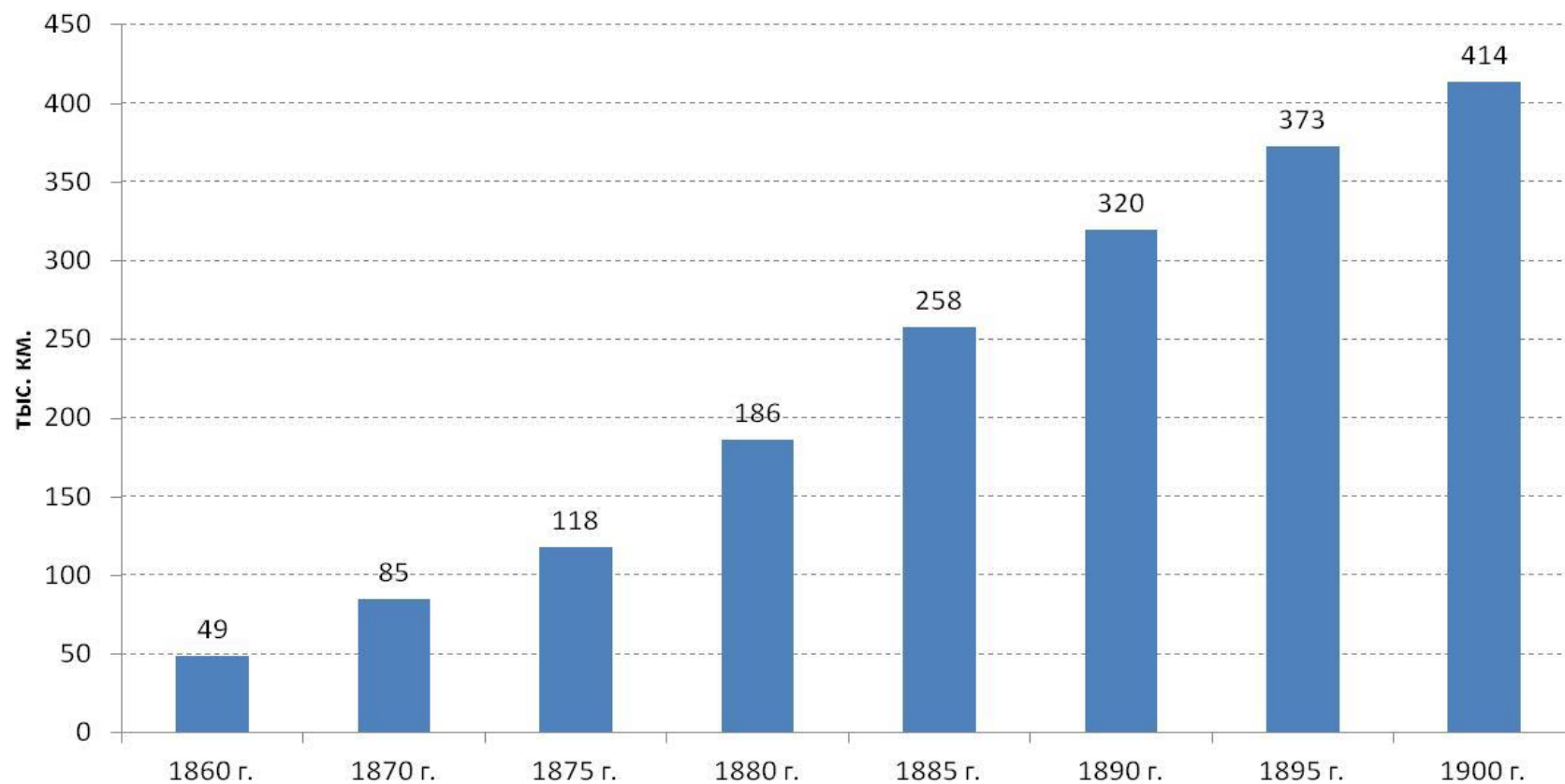


Джон Хенингер Рейган

Частная собственность обеспечила беспрецедентный рост сети железных дорог

17

Протяжённость (эксплуатационная длина) железных дорог в США в XIX в.,
тыс. км.



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

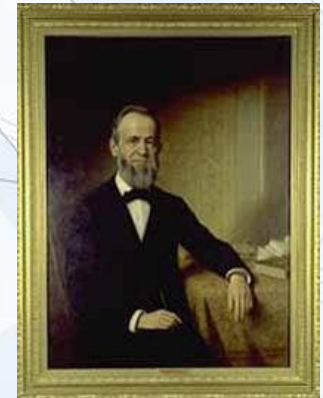
(С) Хусаинов Ф.И.

«Захват регуляторов»

18

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

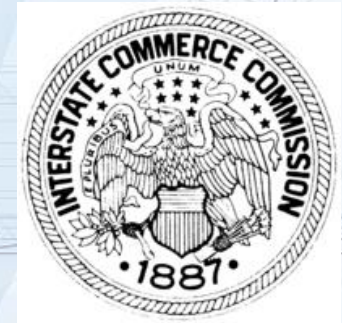
Министр юстиции **Ричард Олни** писал железнодорожному магнату **Чарлзу Перкинсу**, что комиссия, которая будет регулировать тарифы ...



Томас Кули (1924-1898)

«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».

Источник: Доббин Ф. Формирование промышленной политики. Соединённые штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли – М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2013. – 368 с.



Герб ICC

* Interstate Commerce Commission (ICC) – букв. Междуштатная торговая комиссия, но в советской и российской железнодорожной литературе устоявшийся перевод тот, который приведён на слайде. ICC было ликвидировано в 1995 г.

**Томас Кули был деканом юридического факультета Мичиганского университета и председателем Верховного суда Мичигана

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.

В период с 1920 по 1923 год Уильям Рипли, профессор экономики Гарвардского университета, написал для ICC план по региональной консолидации железных дорог США. Его план стал известен как «План Рипли». В 1929 году ICC опубликовало «План Рипли» под названием «Полный план консолидации». Были проведены многочисленные слушания «Дело о консолидации железных дорог Соединенных Штатов в ограниченное число систем». По итогам обсуждений план был отклонён*.

*Miranti, Jr., Paul J. (1996). "Ripley, William Z. (1867-1941)". In Chatfield, Michael; Vangermeersch, Richard (eds.). History of Accounting: An International Encyclopedia. New York: Garland Publishing. pp. 502–505

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.

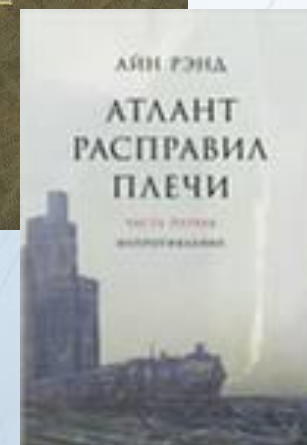
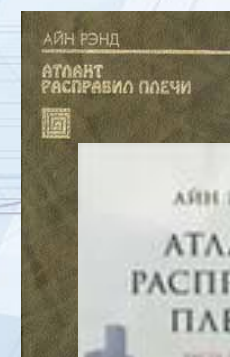
Так что ситуация, в которой оказалась железнодорожная компания «Таггарт трансконтинентал» из культового романа Айн Рэнд «Атлант расправил плечи», опубликованном в 1957 г., отнюдь не плод фантазии романистки, а, скорее, безошибочный прогноз.

«-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»



Железные дороги «на краю гибели»

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

Проводимая государственная 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)



Дерегулирование железнодорожной отрасли: Акт Стаггера

23

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.
(1907 –1991)

Акт Стаггера 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, кроме того:

- ✓ 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.

«Эра Стаггерса»

В результате, период с 1980-го по 1999 г. 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%.

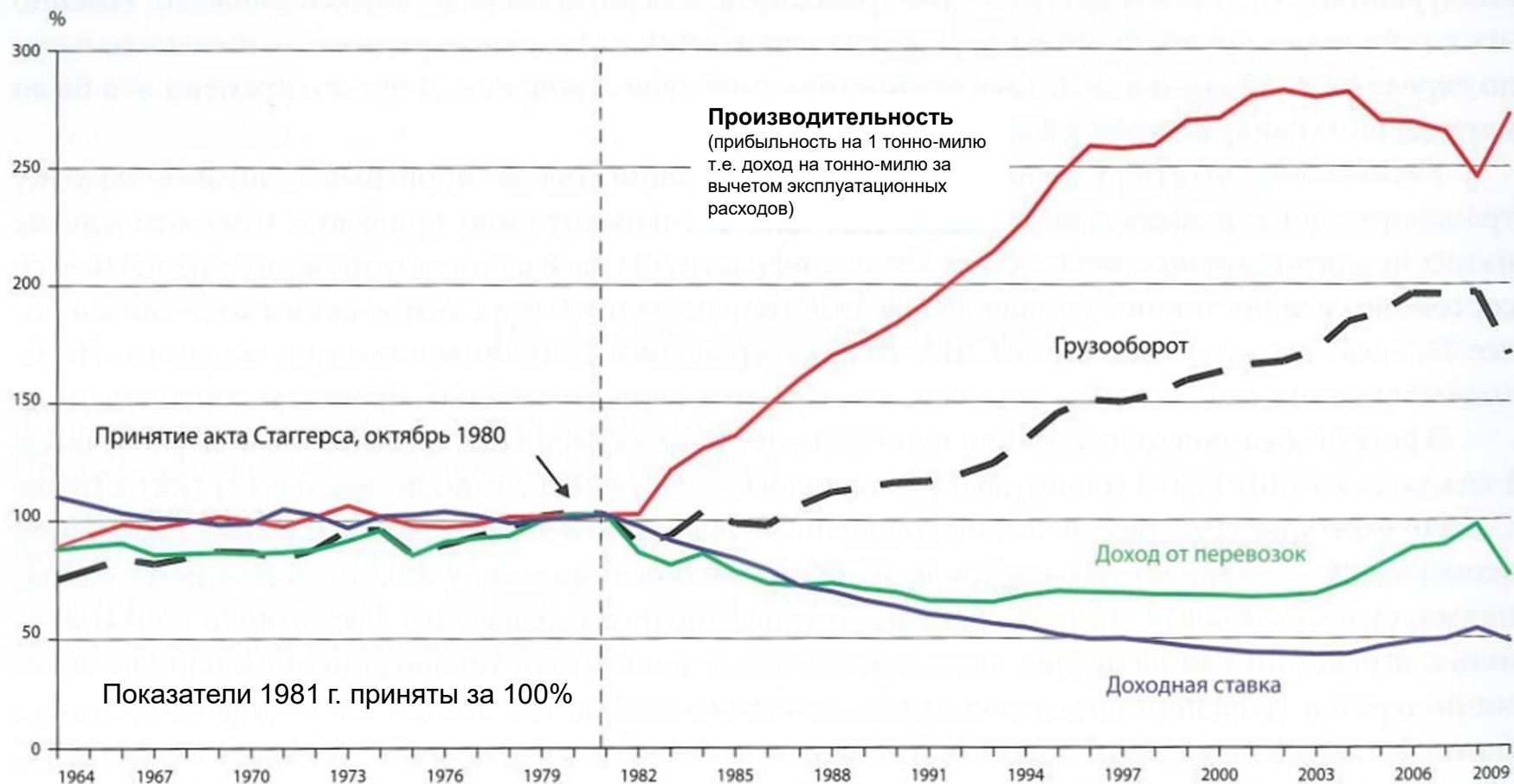
Грузооборот железных дорог увеличился в два раза (с 1351,4 млрд. т-км в 1980 г. до 2690,7 млрд. т-км в 2008 г).

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 гг.

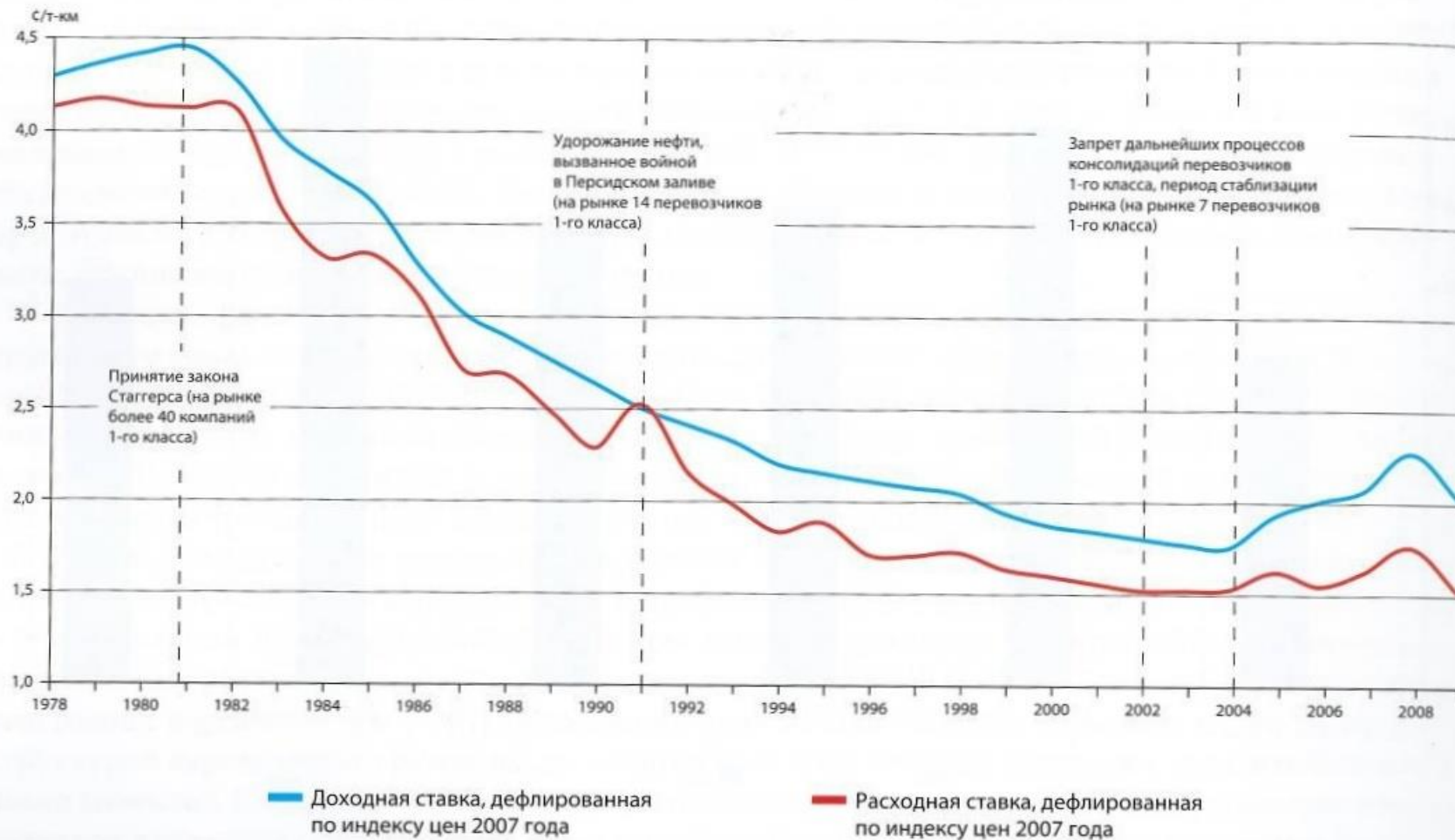
25



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

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

26



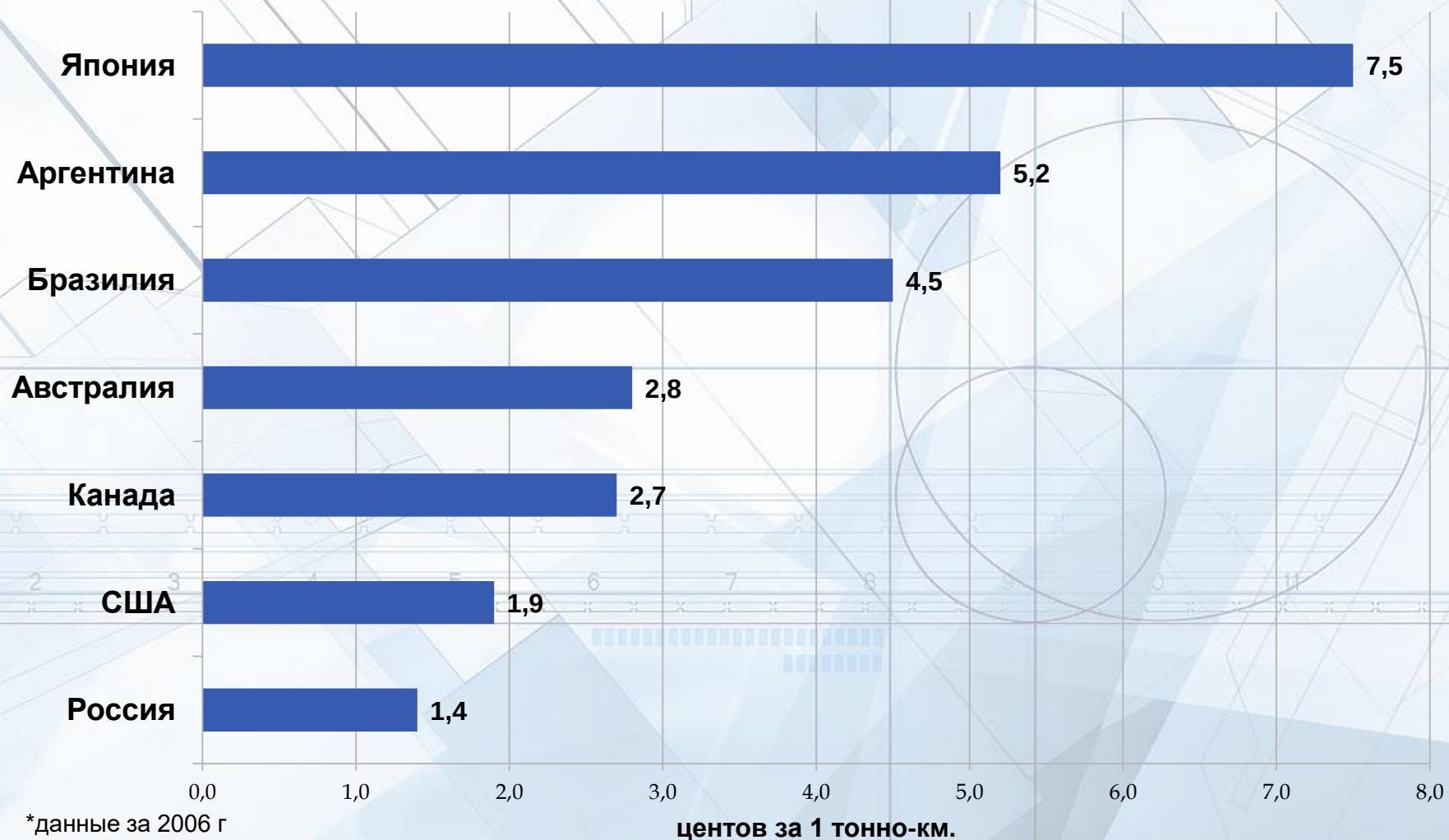
Но самое главное заключается в том, что отмена государственного регулирования тарифов привела к их существенному снижению.

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.

Реальные доходные ставки за грузовые перевозки в различных странах мира*

28



Источник: данные ИПЕМ

Сравнение доходных ставок в различных странах

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

29



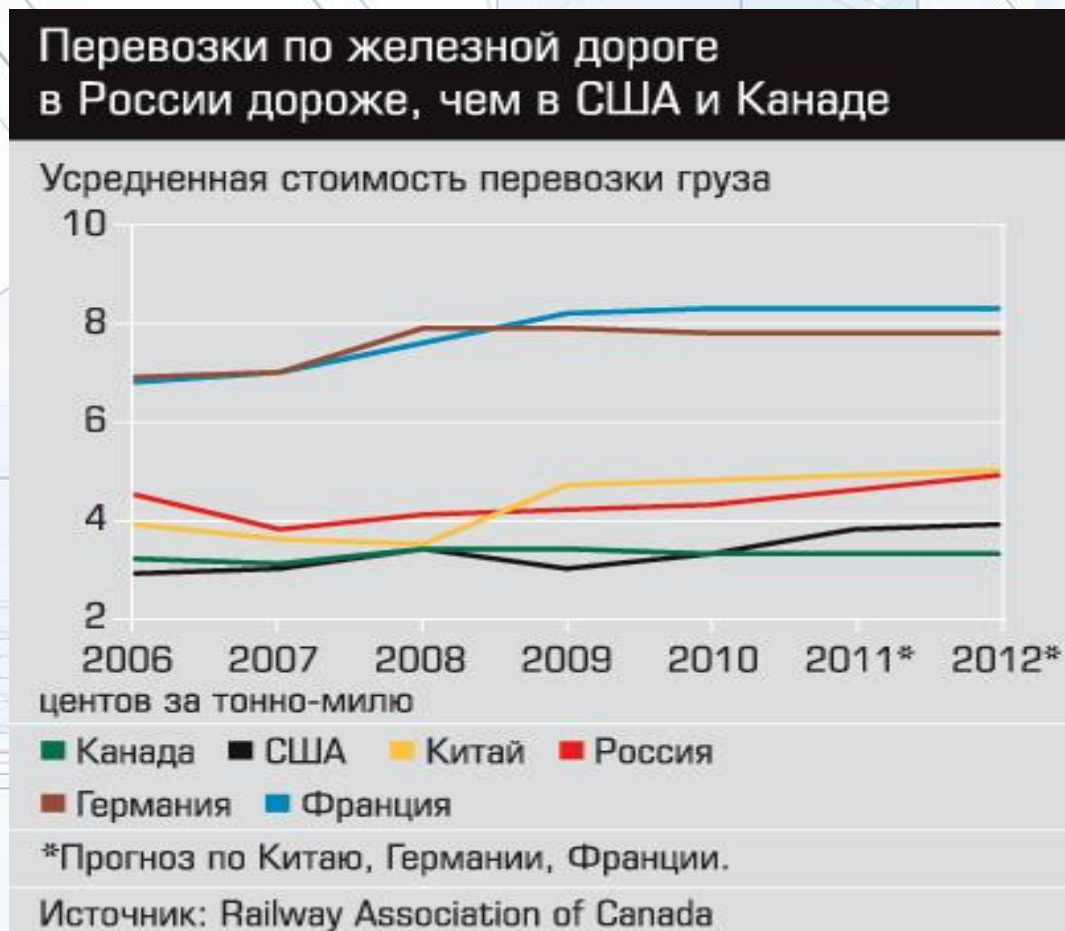
Благодаря наличию конкуренции тарифные ставки на железных дорогах США – одни из самых низких в мире.

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

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика уровня тарифов в различных странах

30



Источник: «Эксперт» № 27 от 8 июля 2013 г.

(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.

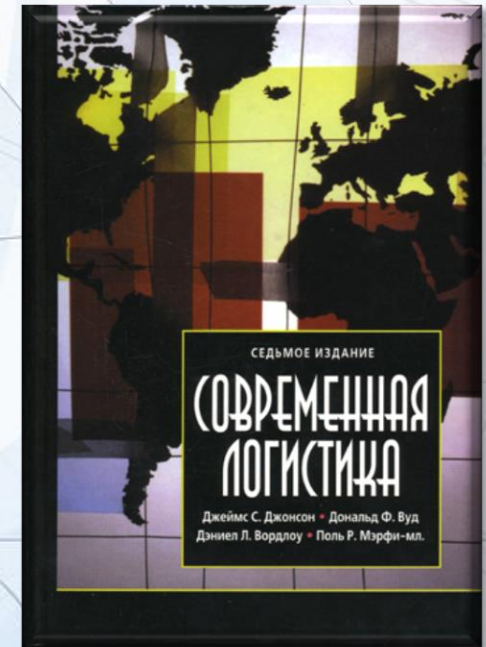
Д. Арментано
«Антитраст против конкуренции»



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.

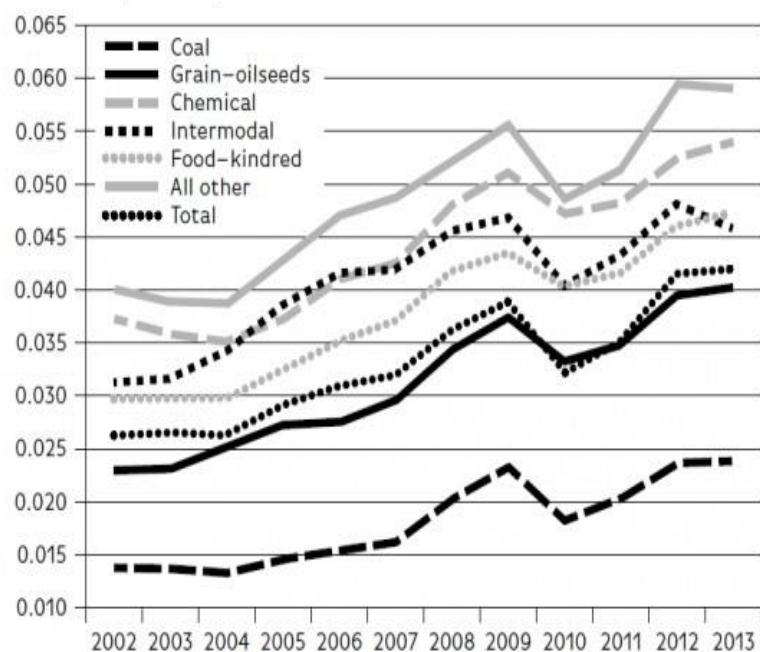
Джонсон Дж., Вуд Д. и др. «Современная логистика»



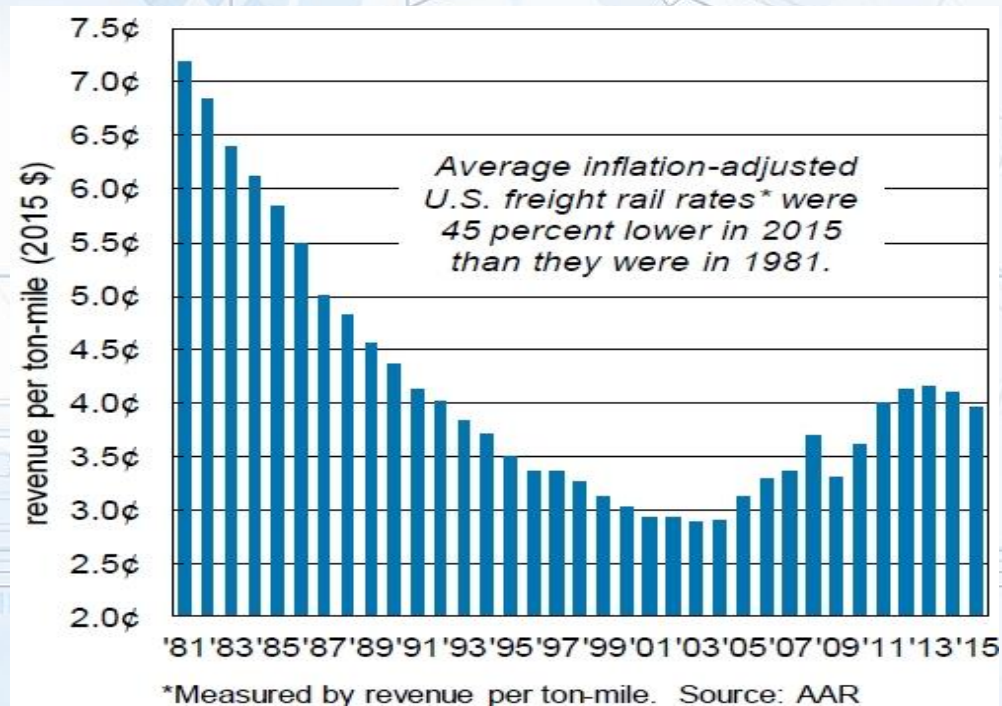
Обратите внимание, что это цитата не из статьи радикальных либертарианцев, это **стандартный** американский вузовский учебник. Так там учат студентов.

Динамика доходных ставок железных дорог США (1 класса) , долл за тонно-милю

33



Источник: Special Report 318: Modernizing Freight Rail Regulation
[<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr318.pdf>]



Источник: Transportation research board special report 318.
Modernizing freight rail regulation – Washington, D.C., 2015. 279 p.

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.



Количество работников, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины по РЖД

Год	Эксплуатационная длина РЖД, тыс. км	Численность сотрудников ОАО «РЖД» (без учета ДЗО), млн. человек	Количество работников, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины, человек на 1 км
2008	85,2	1,2	14,1
2009	85,2	1,1	12,9
2011	85,2	0,9	10,6
2013	85,2	0,9	10,6

Количество работников, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины железных дорог (по всем железным дорогам) в США

Год	Экспл. длина железных дорог в США, тыс. км	Численность сотрудников железных дорог США, тыс. человек	Количество работников, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины
2008	228,5	235	1,0
2009	228,5	223	0,98
2010	228,5	221	0,97

Подытожим опыт дерегулирования в 1980-х годах железнодорожного транспорта в США.

- Отмена государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов привела к снижению тарифов.
- 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).
- 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.

Практические последствия реализации «американской модели» в результате реформ

«В Аргентине, Бразилии, Чили и Мексике реструктуризация состояла в создании нескольких вертикально-интегрированных железнодорожных компаний, конкурирующих друг с другом в основном на узловых пунктах. (...)

[Эта модель] оказалась на удивление успешной как фактор ограничения рыночной власти отдельных железнодорожных компаний.

Одно из преимуществ канадской и американской систем конкуренции среди вертикально интегрированных железнодорожных компаний — это способность этих компаний покрывать свои постоянные издержки и осуществлять новые инвестиции. Подобные же результаты реформы получены и в некоторых латиноамериканских странах: к примеру, и в Бразилии и в Мексике железные дороги за несколько лет перешли от политики «вытягивания» финансовых средств из правительства к политике привлечения сотен миллионов долларов частных инвестиционных фондов с выплатой налогов»*

*Питтман Р. Реформа российских железных дорог и проблема доступа к инфраструктуре // Экономическая школа. Альманах. т. 6. 2008. С.141-164.

3. Европейская модель: опыт приватизации в Великобритании



Приватизация в Великобритании

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.**

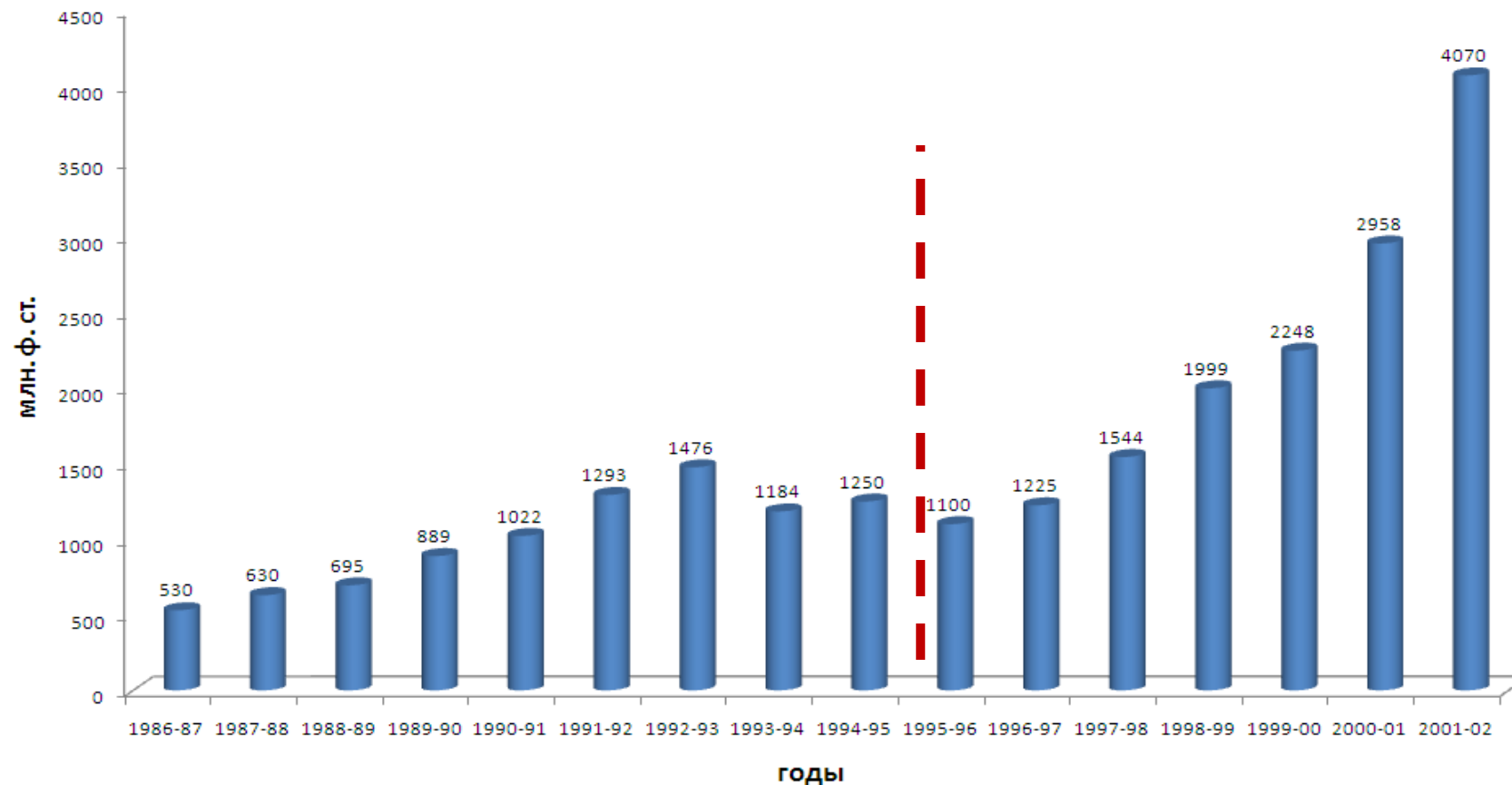
Первый этап реформы (1996–2000 гг.) характеризовался следующими показателями. Объем пассажирских перевозок увеличился к 2000 г. на 25% по сравнению с 1996 г. (а по сравнению с 1994 г. – на 36%).

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.

Динамика инвестиций в железнодорожную отрасль 41 Великобритании



Эндрю Эванс, профессор Imperial College, занимающийся изучением риска на транспорте, проанализировал статистику катастроф с 1967 по 2003 год и пришел к выводу, что не будь приватизации, количество катастроф было бы больше.

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

Э.Эванс

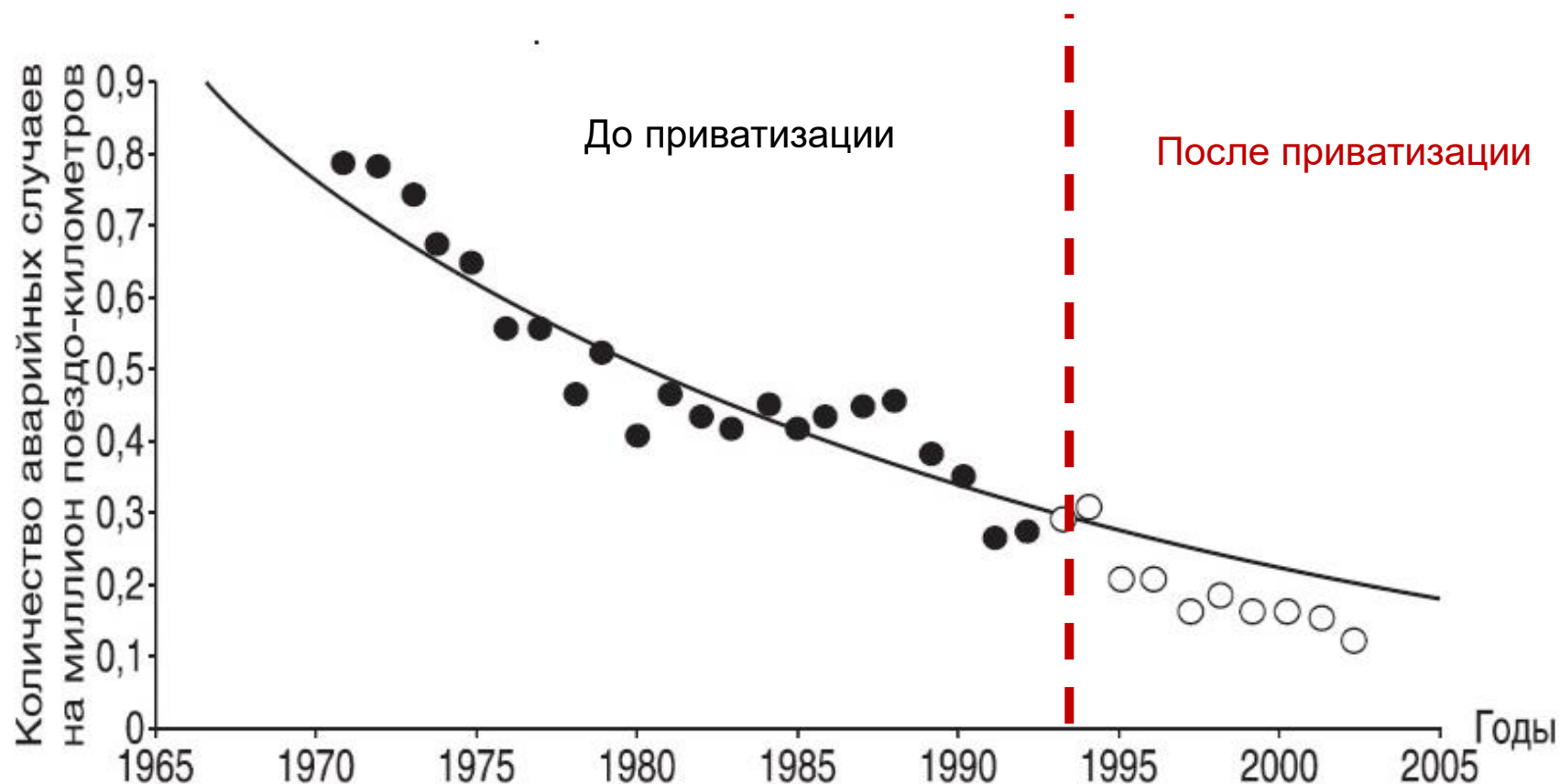


Andrew Evans –
Professor of Transport Risk Management
at Imperial College London

Количество аварий на железнодорожном транспорте Великобритании

в расчете на 1 млн поездо-км

43

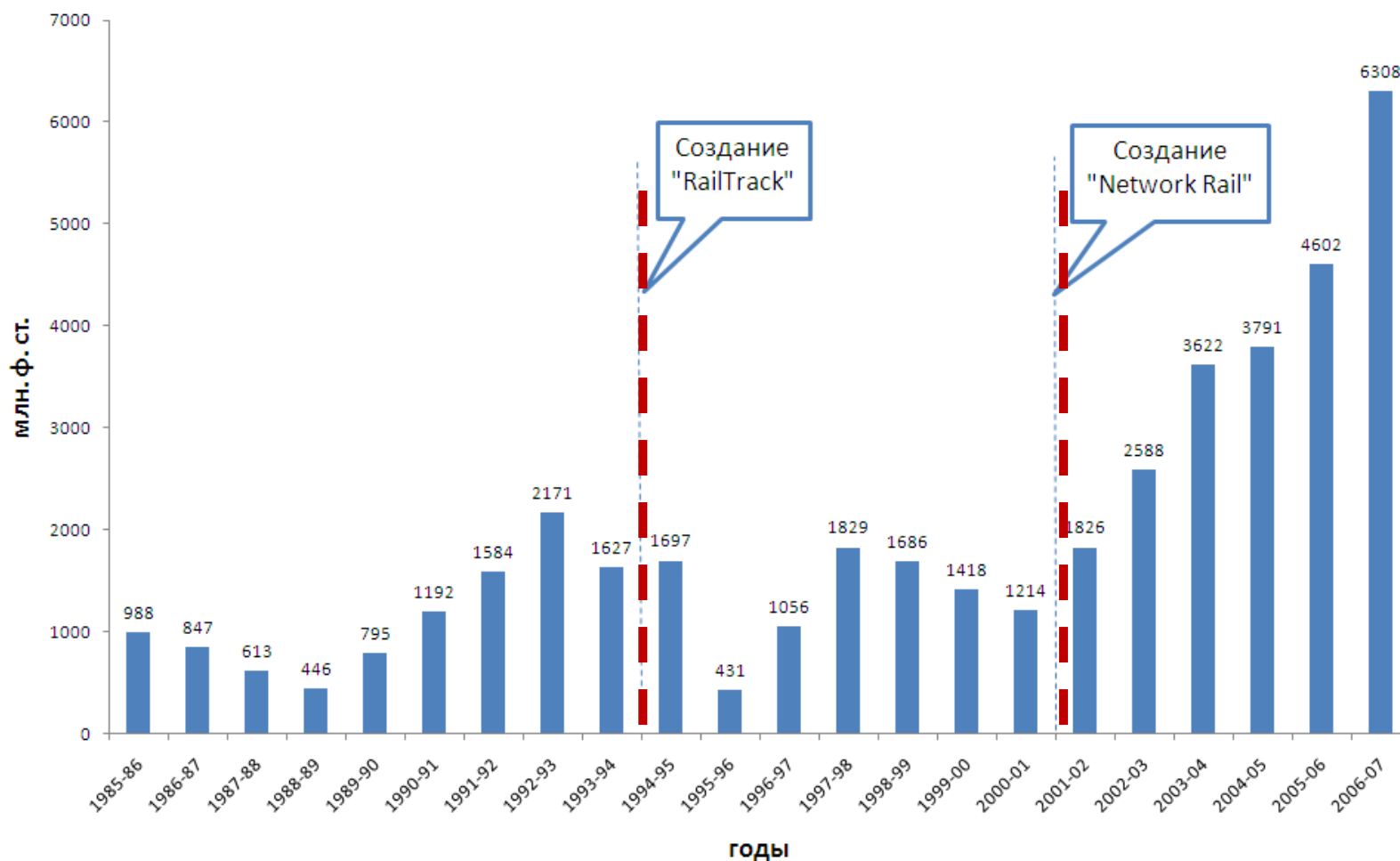


Источник: Andrew Evans, «РЖД-Партнер», 2008. № 16

(С) Хусаинов Ф.И.

Государственные субсидии железнодорожному транспорту Великобритании

44



Источник: Office of Rail Regulation, ИПЕМ

(С) Хусаинов Ф.И.

Анализ реформ в Великобритании от ИНИОН РАН

«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.»

Приватизация: глобальные тенденции и национальные особенности /отв. ред. В.А. Виноградов; Ин-т науч. информ. по обществ. наукам РАН – М.: Наука, 2006. – 854 с.

Причины отката назад

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".

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.

«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

Анализ реформ в Великобритании позволяет сделать следующие выводы.

Можно выделить два важнейших аспекта преобразований – форма собственности и степень государственного регулирования.

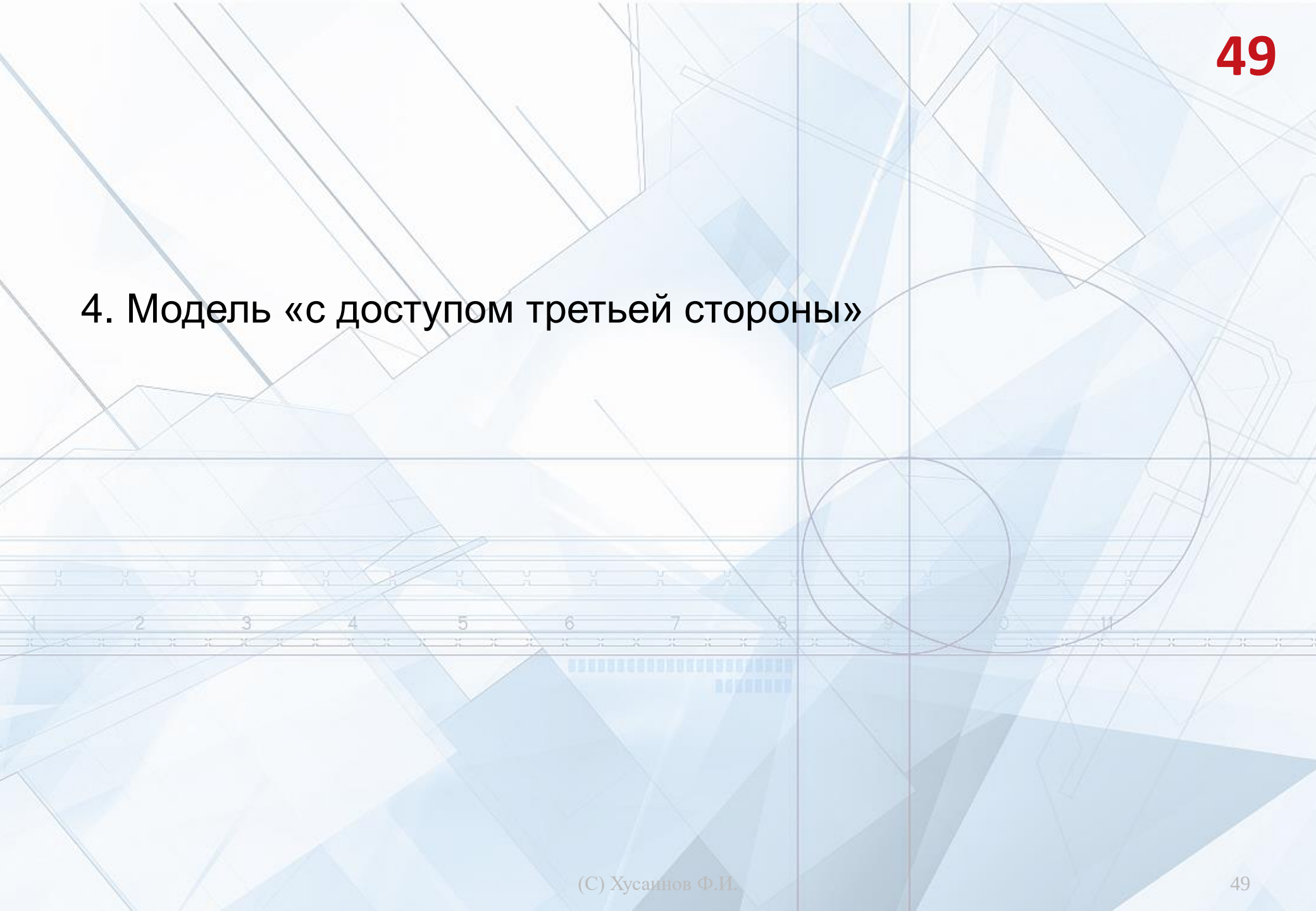
Отказ от государственной формы собственности (приватизация) привел к улучшению как эксплуатационных (грузооборот, пассажирооборот, погрузка), так и экономических показателей. Главным из экономических успехов приватизации стал бурный рост инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру.

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.

4. Модель «с доступом третьей стороны»



Преимущества модели «с доступом третьей стороны»

При условии «хорошего» антимонопольного регулирования, модель с доступом третьей стороны может иметь ряд преимуществ:

- Она может сочетать плюсы вертикальной интеграции с плюсами конкуренции компаний, которые вертикально отделены от инфраструктуры;
- Она может препятствовать монополизации рынка самым крупным участником.

Недостатки модели «с доступом третьей стороны»

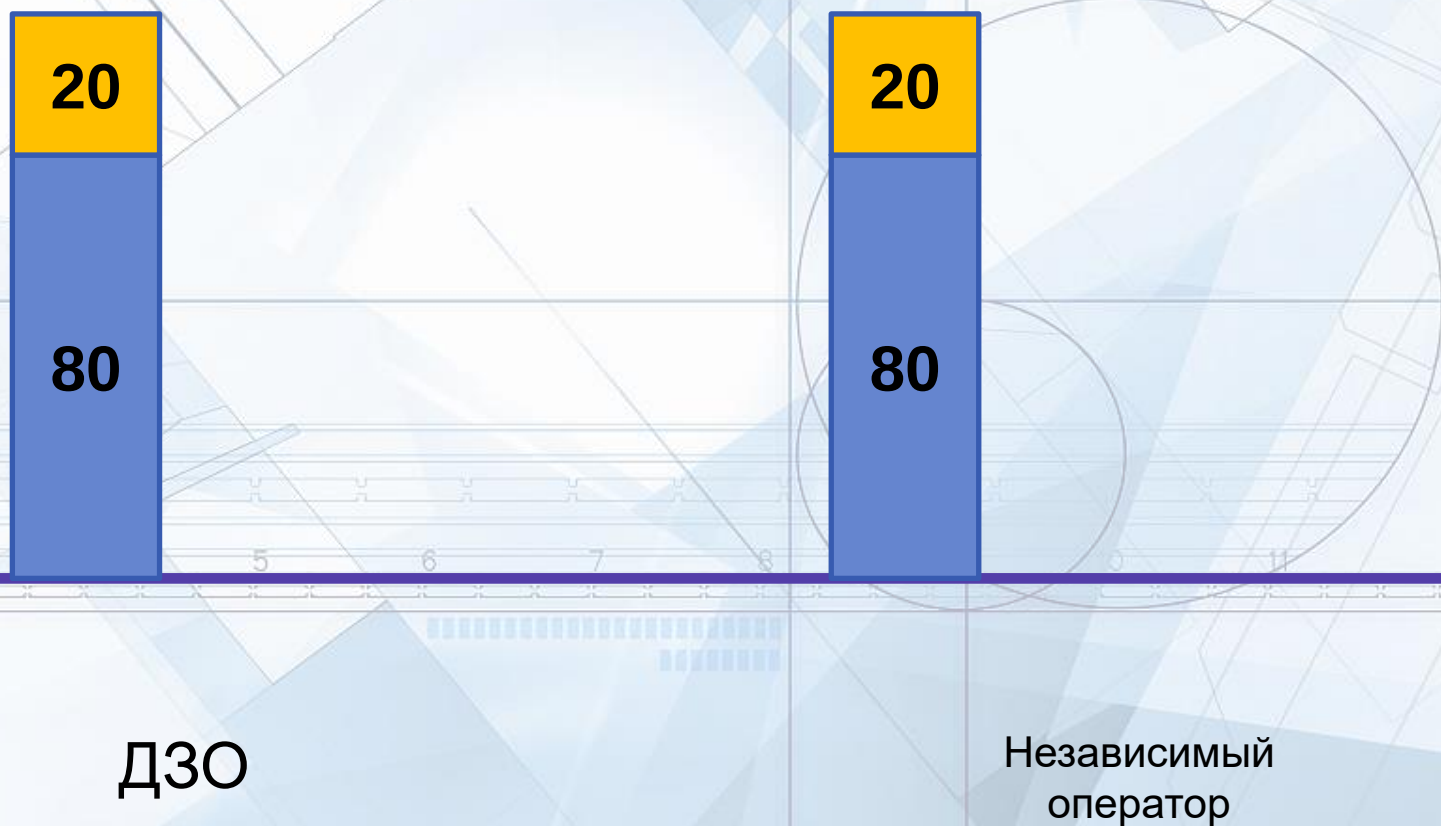
Саботаж (sabotage) — это одна из разновидностей антиконкурентного поведения, которое часто определяют как намеренное повышение (предельных) издержек неинтегрированных конкурентов с целью повышения сравнительных преимуществ (в затратах).*

Принято различать два вида саботажа:

- Вызывающий повышение издержек конкурентов (cost-increasing sabotage)
- Вызывающий снижение спроса (demand-reducing sabotage)

* Дементьев А.В. Хакимов Д.Г. Структурная политика и конкуренция в инфраструктурной вертикально-интегрированной отрасли с ограниченными производственными мощностями – М.: Препринт WP12/2007/11, ГУ ВШЭ, 2007. 45 с.

Пример: частный случай «саботажа»*

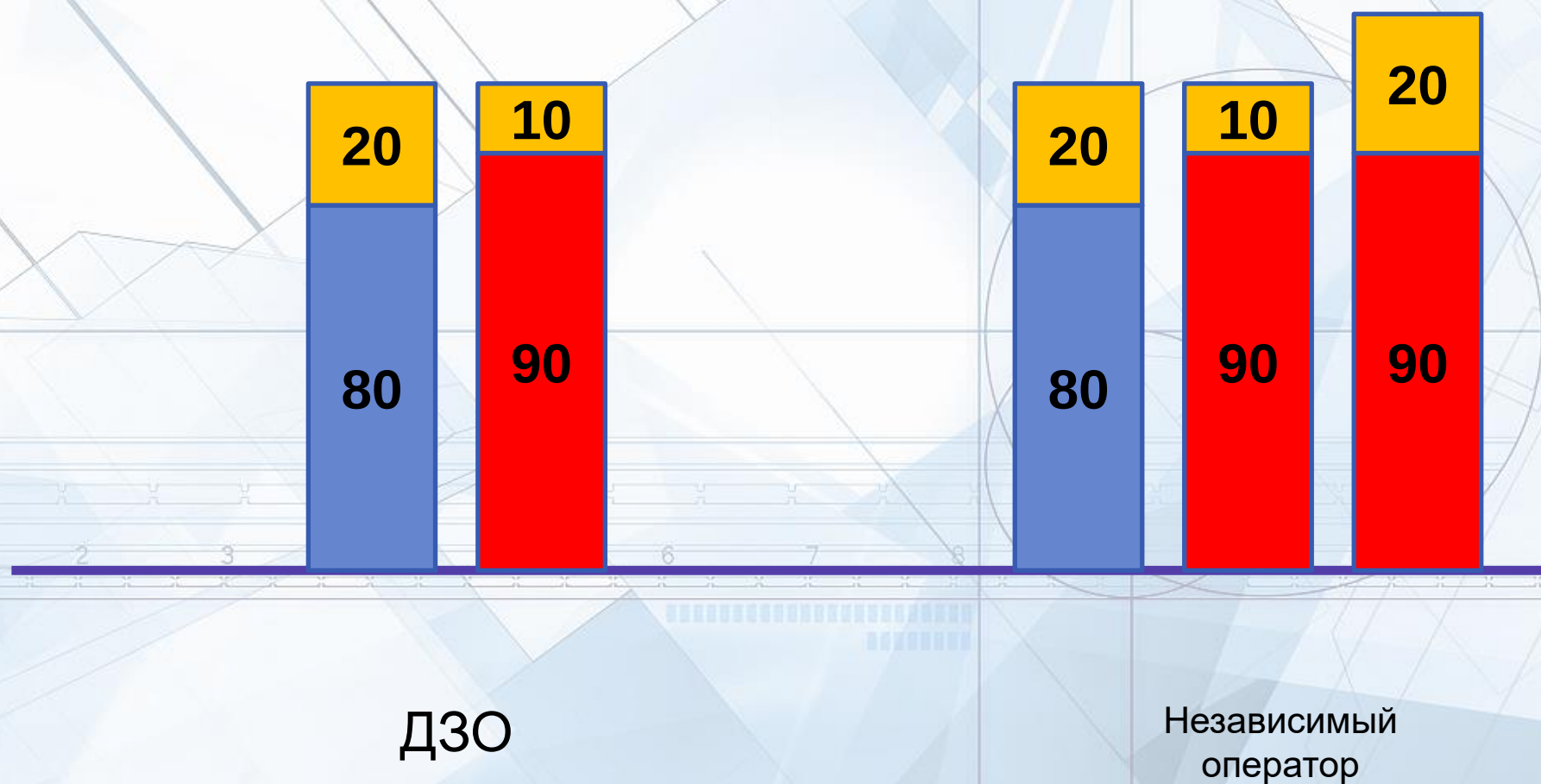


ДЗО

Независимый
оператор

*Источник: Хусаинов Ф.И. Некоторые проблемы государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов // Презентации к докладу на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство. 2015

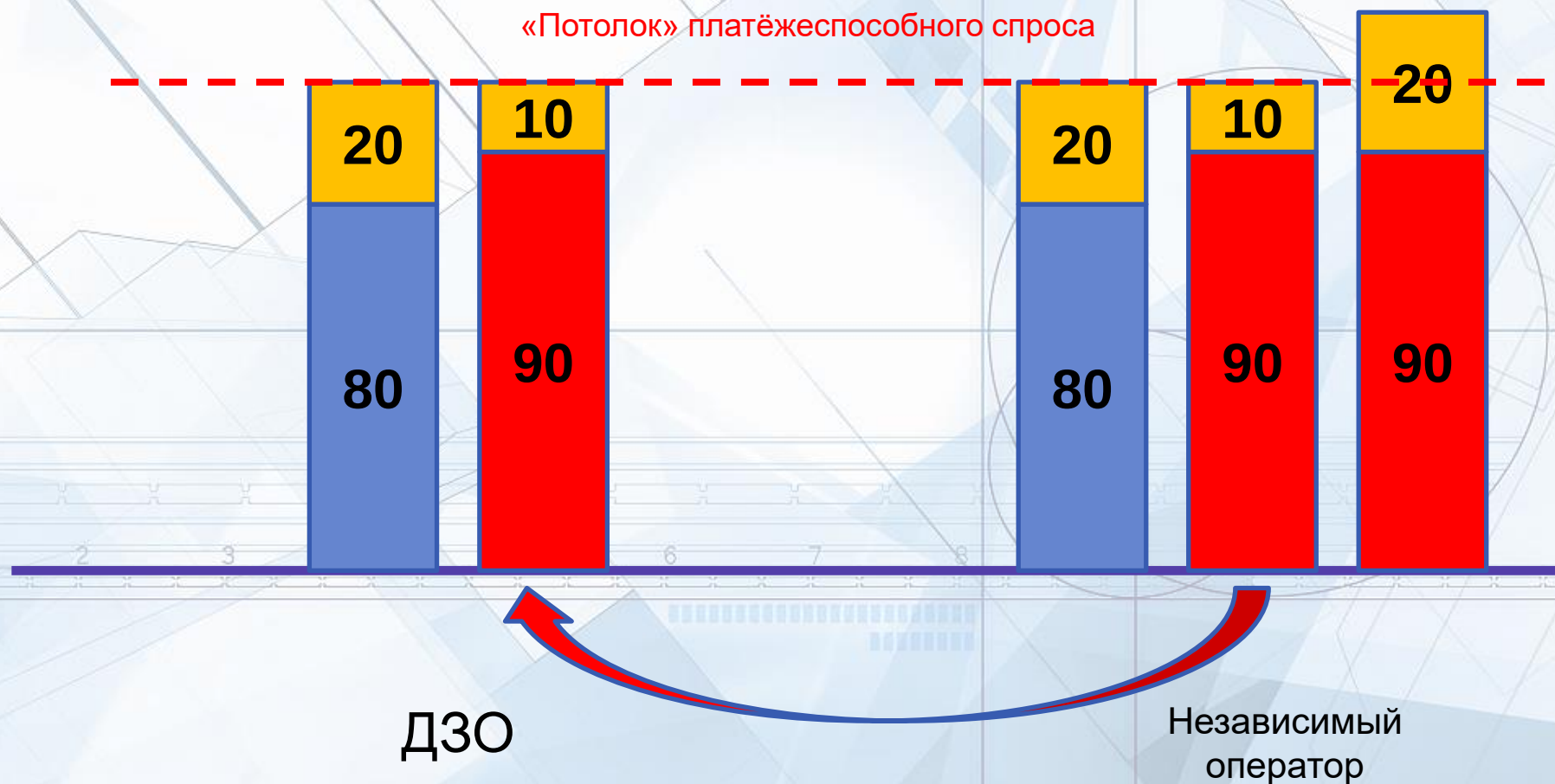
Пример: частный случай «саботажа»*



*Источник: Хусаинов Ф.И. Некоторые проблемы государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов // Презентации к докладу на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство. 2015

Пример: частный случай «саботажа»*

Независимый оператор фактически субсидирует своего конкурента – ДЗО монополиста.



*Источник: Хусаинов Ф.И. Некоторые проблемы государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов // Презентации к докладу на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство. 2015

Недостатки моделей

1. При реализации «американской модели» в России ожидался риск локального монополизма.
2. При реализации «европейской модели» с полным вертикальным разделением есть риски недостатка инвестиций в инфраструктуру, а так же риск потери «эффективности от разнообразия», что может привести к росту себестоимости перевозок.
3. При реализации модели «с доступом третьей стороны» есть риск того, что дочерняя компания вертикально-интегрированного монополиста будет получать преференции (как ценового, так и неценового характера) от материнской компании, тем самым будут нарушены «честная конкуренция» и условия равного доступа к инфраструктуре РЖД.

1. Каждая из альтернативных моделей обладает своими «встроенными противовесами» – механизмами, которые ограничивают возможности злоупотребления монопольной властью .
Соответственно, при выборе модели необходимо учитывать не только то, насколько эффективна модель с точки зрения организации работы самих железных дорог, но и то, насколько полно работают «сдержки и противовесы» в соответствующей национальной экономике.
2. Российская модель реализована в таком виде, что элементы усиливающие «монопольную власть» РЖД сохранены и успешно функционируют. При этом элементы «сдержек и противовесов» не просто отсутствуют, но успешно «идеологически» защищены различными лозунгами в духе «не дадим развалить единый механизм». Защищены не только от изменений, но даже и от обсуждений.
3. Следовательно, можно сделать вывод, что существующая модель организации железнодорожного транспорта в России (за исключением конкурентного сегмента предоставления вагонов), успешно реализовала некоторые недостатки существующих моделей, счастливо избежав их достоинств.

Но подробнее о выводах (2) и (3) в следующей лекции.

Дополнительные ссылки для просмотра:

1. Доклад «Эволюция железных дорог в США: уроки для России»
<https://www.youtube.com/watch?v=joZhj8ncrJo>
2. Доклад «Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации»
<https://www.youtube.com/watch?v=nz13IVbMdVc>
3. Интервью блогеру М.Светову «Бездорожье в тупик»:
<https://www.youtube.com/watch?v=gBU6hT6S7sA>
4. Интервью телеканалу «РЖД ТВ» «Магистралей США»:
<https://www.youtube.com/watch?v=1UioXXaeb94&t=161s>

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>

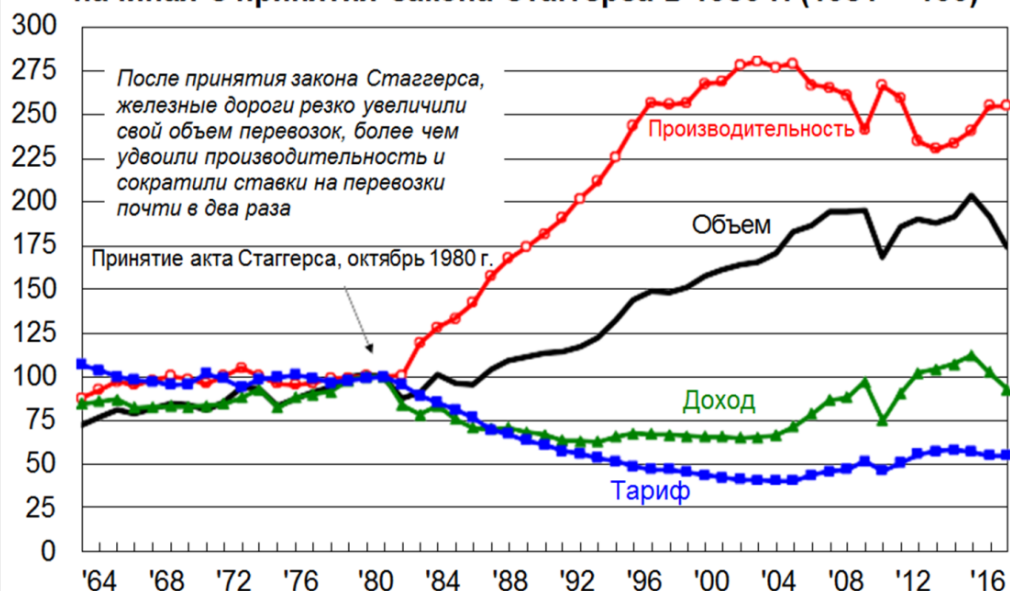
Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ):

<https://www.efutmiit.com/husainovfi>

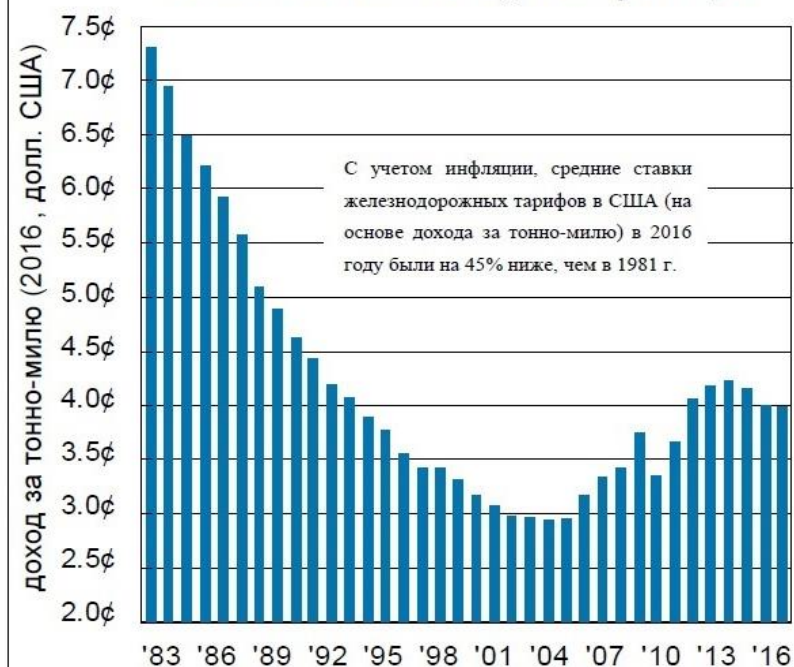
Приложения

Производительность грузовых железных дорог США, начиная с принятия закона Стаггера в 1980 г. (1981 = 100)



«Тариф» - это доход, скорректированный с учетом инфляции, за тонно-милю. «Объем» - это тонно-милю перевозок. «Производительность» - это доход за тонно-милю с вычетом эксплуатационных расходов в постоянных долларах США. «Доход» - это операционный доход в 2016 году. Источник: ААЖД.

Финансовая экономия для американцев



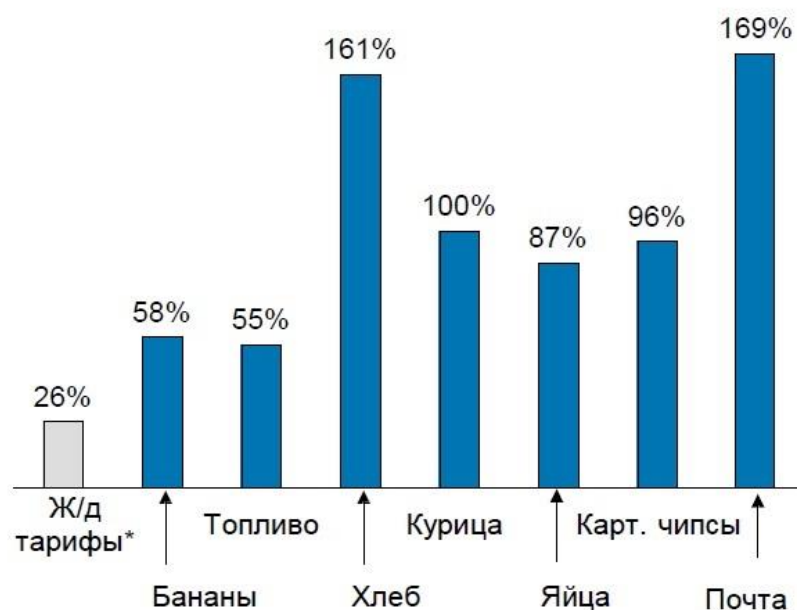
Источник: AAR

Приложения (2)



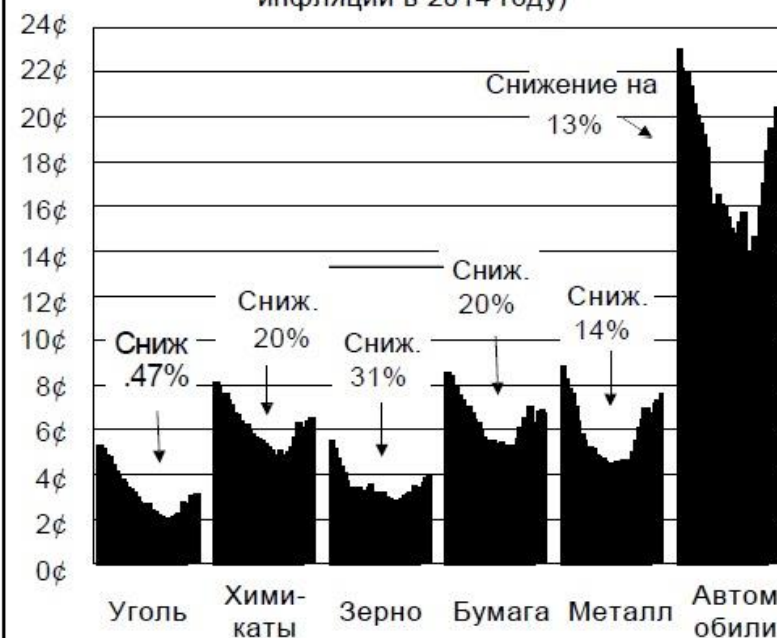
Приложения (3)

Ж/д тарифы* в сравнении с ценами на обычные потребительские товары
(процентное изменение за 1981-2016 гг., без коррекции на инфляцию)



*Ср. доход за тонно-милю, все виды грузов.

Ж/д тарифы снижаются среди всех типов грузов
(1981-2014 годы, скорректированные с учетом инфляции в 2014 году)



% = изменение с 1981 по 2014 гг.

Приложения (4)

Затраты на инфраструктуру и оборудование* (\$ млрд)

Грузовые железные дороги в последние годы тратят рекордные суммы на поддержание и совершенствование своей инфраструктуры и оборудования.



* Капитальные затраты + расходы на содержание.
Данные для железных дорог 1 класса.

Рост доходов железных дорог приводит к увеличению расходов на капитальные затраты и содержание железнодорожной инфраструктуры



* Капитальные затраты + расходы на содержание.
Данные для железных дорог 1 класса.