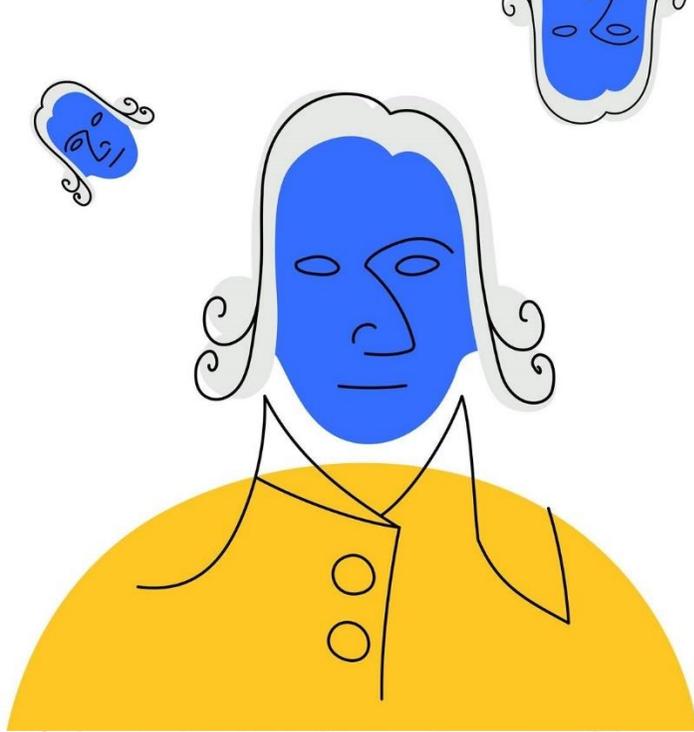


онлайн конференция

# XII Чтения Адама Смита



## Железнодорожная отрасль и невидимая рука рынка

Фарид Хусаинов  
кандидат экономических наук,

Москва, 4 ноября 2020 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

# **Железнодорожная отрасль и невидимая рука рынка (кейс о ценообразовании на рынке операторов железнодорожного подвижного состава в 2003-2015)**

**Фарид Хусаинов**  
кандидат экономических наук

Москва, 4 ноября 2020 г.



**Фарид Хусаинов** – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» **РОАТ РУТ (МИИТ)**, эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий **НИУ ВШЭ**, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России, автор книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

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

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

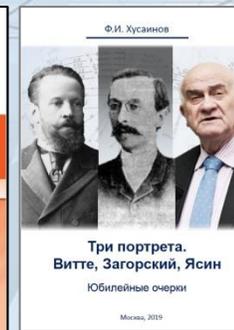
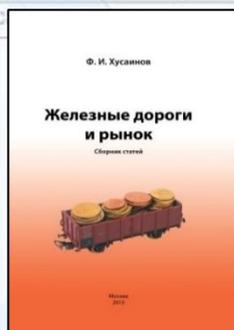
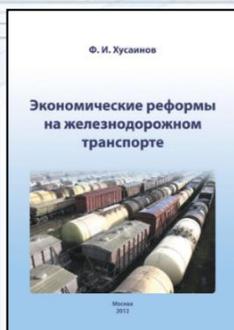
 <https://vk.com/khusainov.farid>

 [f-husainov@mail.ru](mailto:f-husainov@mail.ru)

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

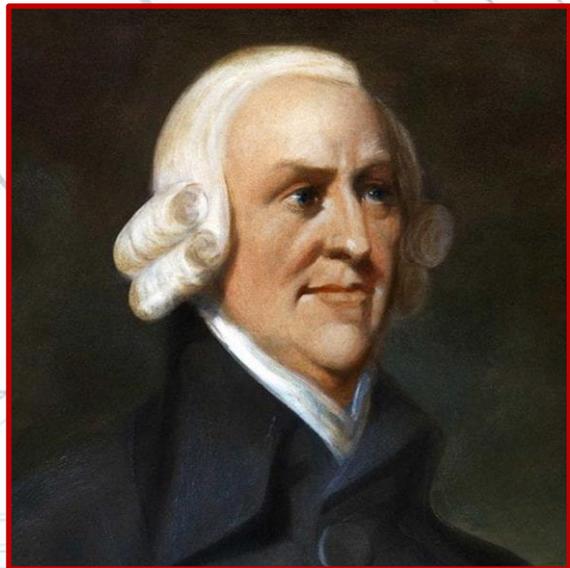
Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

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



## «Невидимая рука рынка» - главная метафора в истории экономической науки

4



Портрет Адама Смита (фрагмент).  
Неизв. художник. Ок. 1800 г.

«...он [отдельный человек] преследует лишь свою собственную выгоду, причём в этом случае, как и во многих других, он **невидимой рукой** направляется к цели, которая совсем и не входила в его намерения; при этом общество не всегда страдает от того, что эта цель не входила в его намерения. Преследуя свои собственные интересы, он часто более действительным образом служит интересам общества, чем тогда, когда сознательно стремится делать это.»

Адам Смит  
«Исследование о природе и причинах богатства народов»

## Почему это интересно?

5

То, что рынок, конкуренция и частная собственность полезны для экономического развития и создают выгоды для потребителей – сегодня является трюизмом. Даже многие «левые» сегодня соглашались с этим с теми или иными оговорками. (например, И.Валлерстайн вполне радушен к частной собственности и конкуренции, при условии, что это малые производители, а не крупные корпорации).

Вместе с тем, принято считать, что есть некоторые отрасли, которые «не такие как все», которые *почвой и судьбой* обречены на государственную собственность, государственную монополию, отсутствие конкуренции и т.п.

Целью моего небольшого сообщения является рассказ о небольшом, но важном кейсе – дерегулировании вагонной составляющей железнодорожного тарифа, которое стало детонатором радикальных институциональных изменений в отрасли.

Но этот кейс важен не только для железнодорожного транспорта.

Он позволяет наглядно увидеть какую роль играют дерегулирование и государственное регулирование не только в этой отдельной отрасли.

Ключевым элементом плановой экономики в целом и МПС СССР (а затем МРС РФ) была **проблема дефицита**.

«В настоящее время железнодорожный транспорт работает с большим напряжением и не обеспечивает возрастающих потребностей народного хозяйства и населения страны в перевозках. (...) Неудовлетворительно выполняются задания по перевозке угля, нефти и нефтепродуктов, рудно-металлургического сырья, лесных и некоторых других грузов. В результате создались большие затруднения в работе ряда отраслей народного хозяйства. На многих предприятиях промышленности скопилась готовая продукция, реализация которой задерживается из-за несвоевременной подачи вагонов».

Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 13.01.1977 № 49 «О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976 - 1980 годах».

# Н.И. Рыжков о работе железнодорожного транспорта

7

Итоги «золотого века» железных дорог подвел председатель Совета министров СССР Н.И. Рыжков на Всесоюзном совещании железнодорожников в декабре 1989 года :

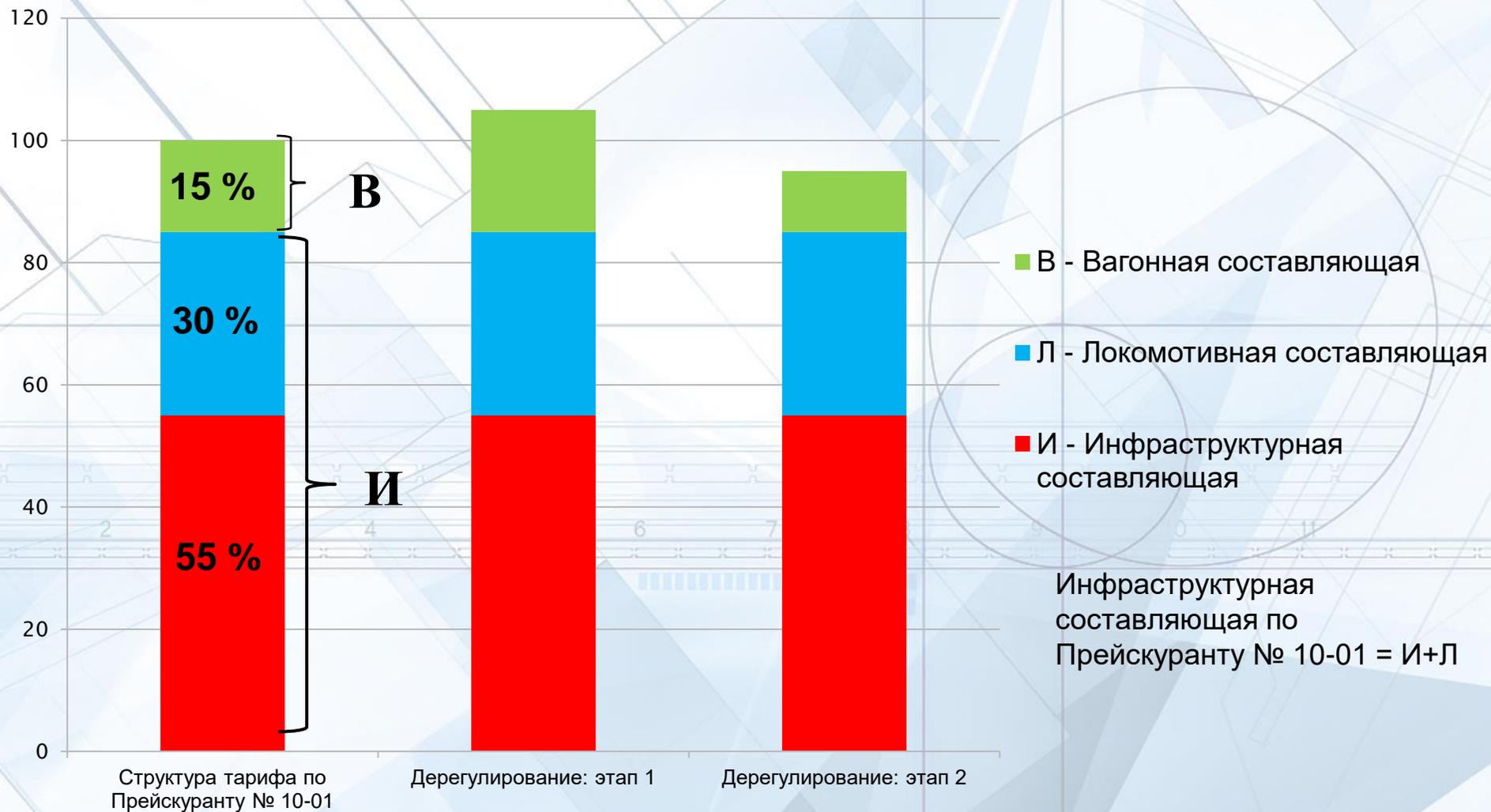


Н.И. Рыжков

«Следует признать, что пока свои функции железнодорожный транспорт выполняет, прямо скажем, неудовлетворительно. Ежегодные потери национального дохода из-за недопоставок грузов предприятиям составляют 10–12 млрд руб. Это результат и низких сроков доставки, и несвоевременного завоза и вывоза сырья, готовой продукции, и несохранности при перевозках. Постоянно растут транспортные издержки народного хозяйства. На железнодорожном транспорте должна быть разработана соответствующая программа действий с учётом тех мер, которые будут осуществляться в народном хозяйстве в целом по оздоровлению экономики».

Выступление председателя Совета министров СССР  
Н.И. Рыжкова на Всесоюзном совещании  
железнодорожников // Гудок. 1989. 9 декабря. С.1.

## Структура железнодорожных грузовых тарифов



# Борис Немцов о реформе

9

Эта концепция нацелена на то, что бы снизить тарифы, а главный её смысл состоит в том, что бы внутри железнодорожного транспорта России выделить два сектора. Один – монопольный сектор, к которому относится в первую очередь, всё, что связано с железнодорожным полотном, всё, что связано фактически с контролем за железнодорожными перевозками; и потенциально-конкурентный сектор – речь идёт о самих железнодорожных компаниях, которые могут потенциально стать конкурентными, если на одном и том же перегоне, например, могут работать более, чем одна компания.

В течении 1998 и 1999 г. уже должны быть созданы первые грузовые компании и, когда действительно будет конкуренция, мы будем отходить от государственного регулирования тарифов и будем делать тарифы свободными.

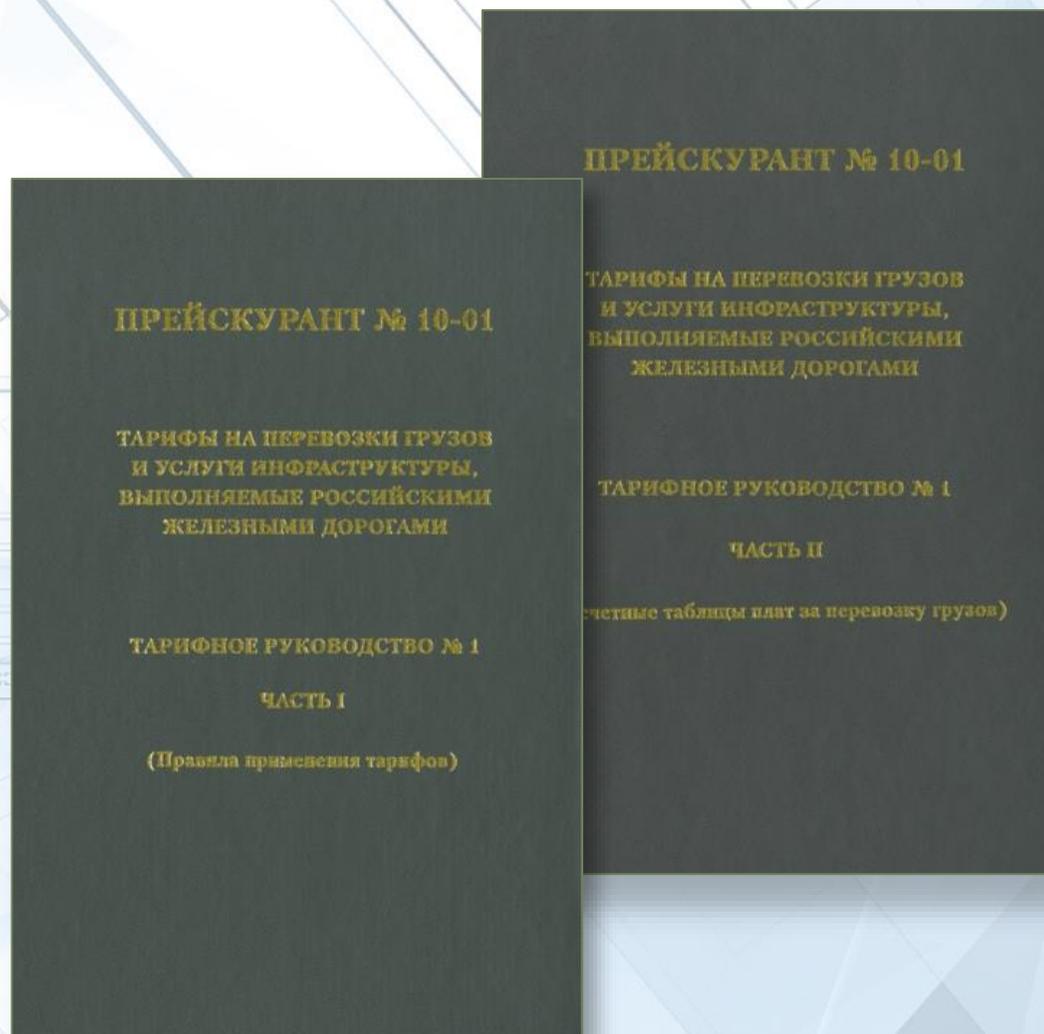
Из доклада первого заместителя Председателя Правительства РФ Б.Е. Немцова на Всероссийском тарифном съезде потребителей услуг и работников железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации/ 1998- № 7.



**Б.Е. Немцов** – первый вице-премьер Правительства РФ в 1997-1998 гг.

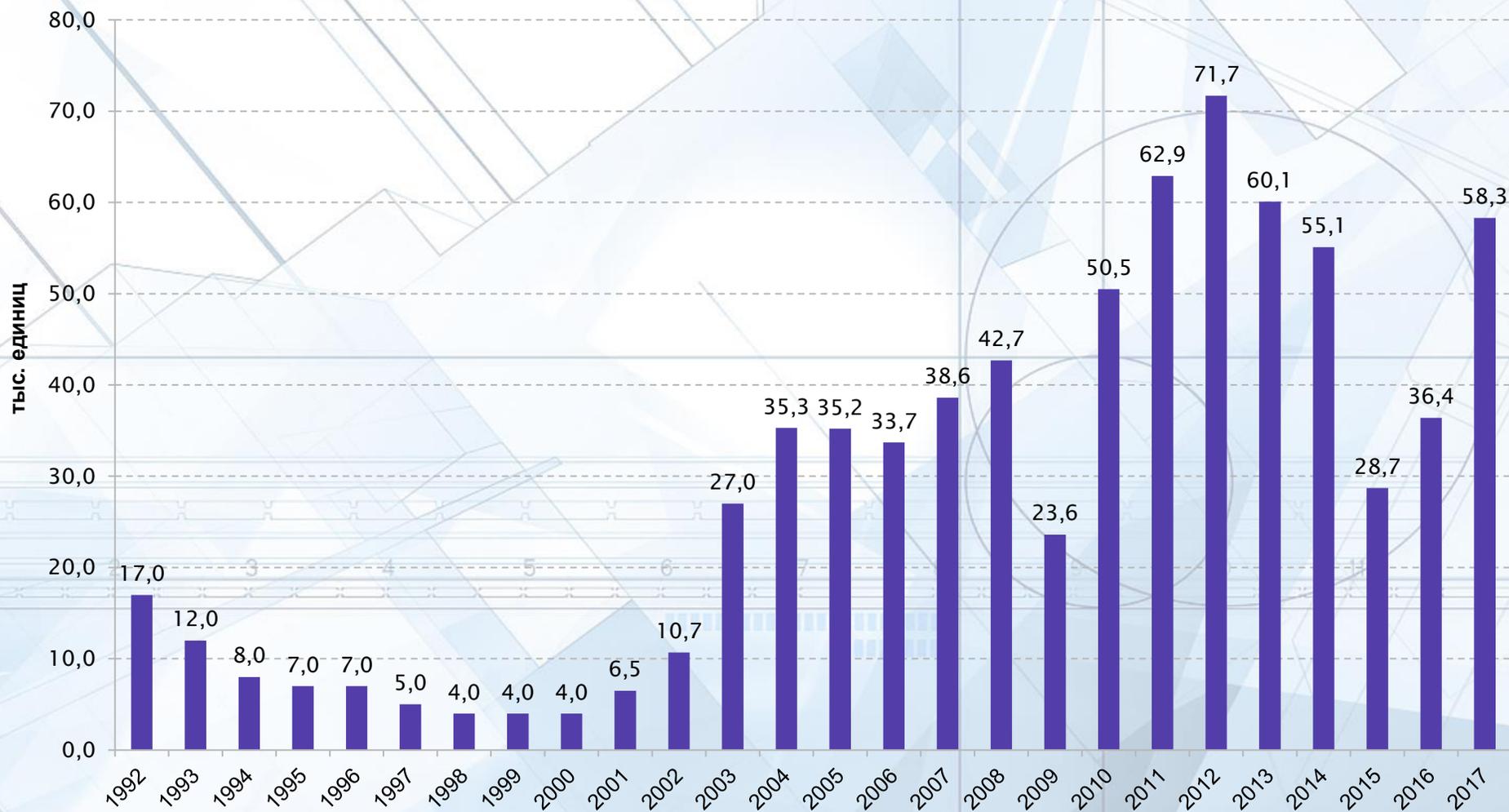
В 2003 г. Был принят новый «Прейскурант № 10-01».

10



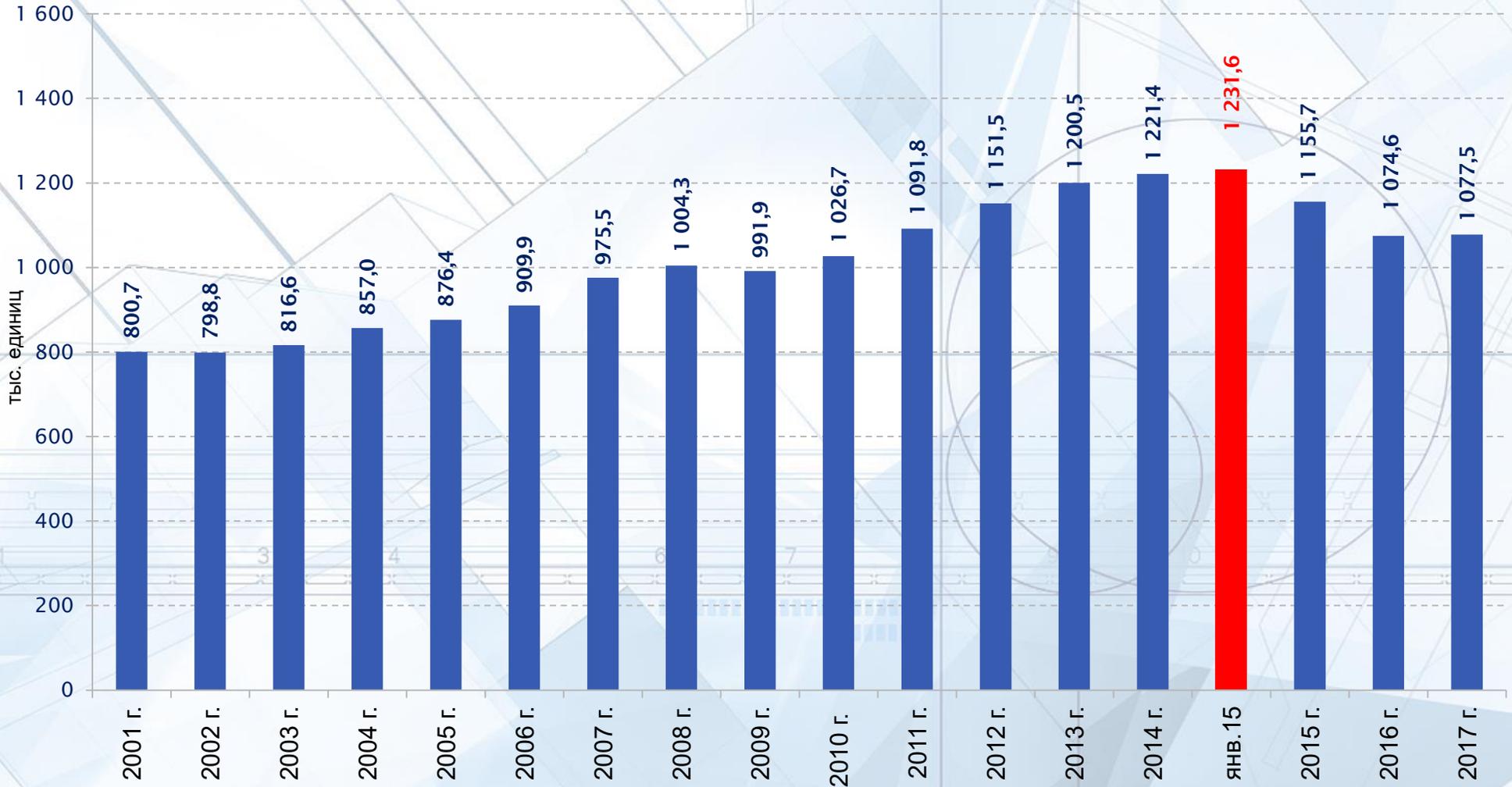
**Л.А. Мазо** - доктор экон. наук, разработчик ныне действующего «Прейскуранта № 10-01»; с 1992 г. зав. отделением экономики и финансов ВНИИЖТ, с 2001 по 2008 гг. заместитель директора ВНИИЖТ.

## Производство грузовых вагонов в России в 1992-2017 гг, тыс. единиц



Источник: Росстат

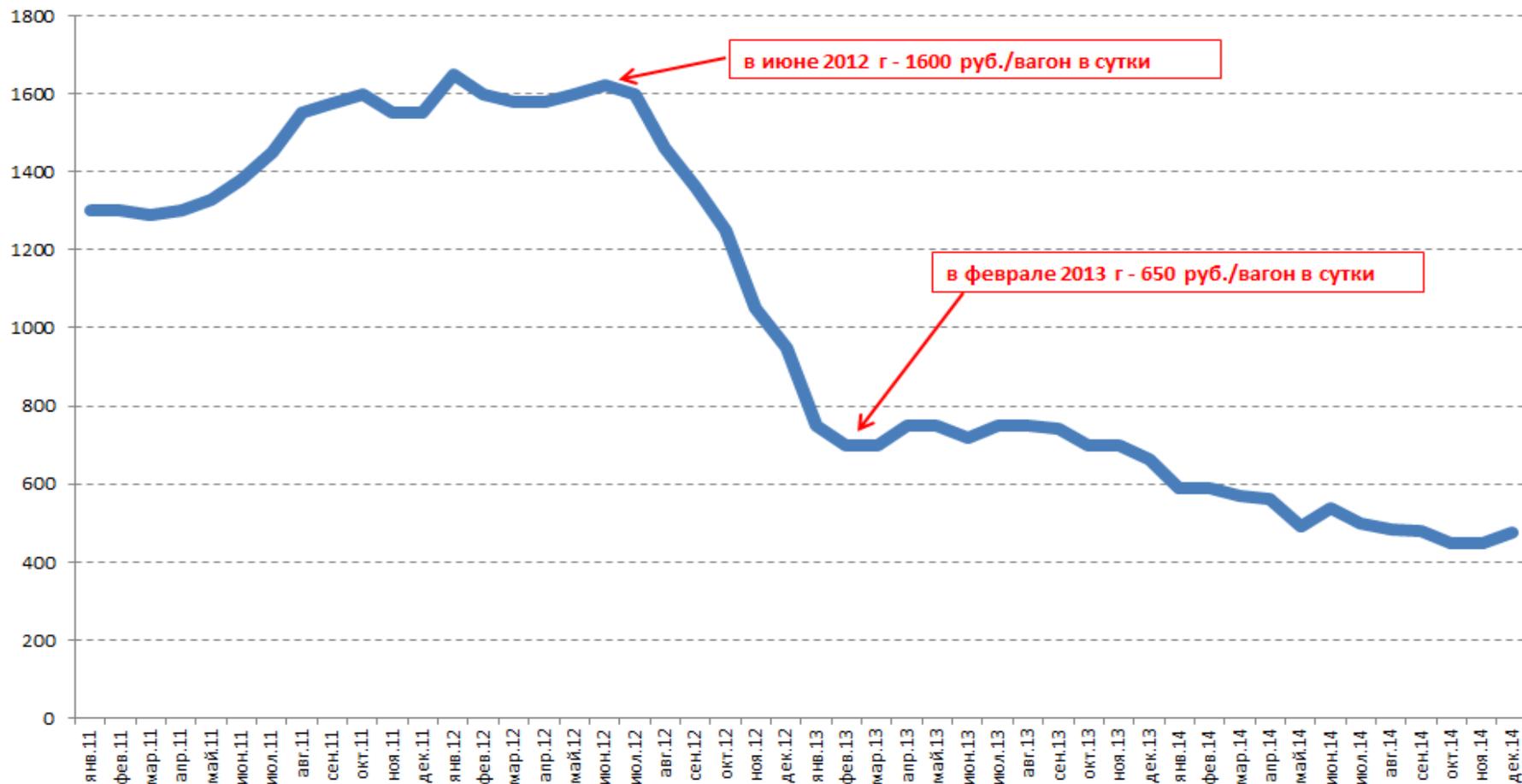
## Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2017 гг.\*, тыс. единиц



\* по состоянию на декабрь соответствующего года

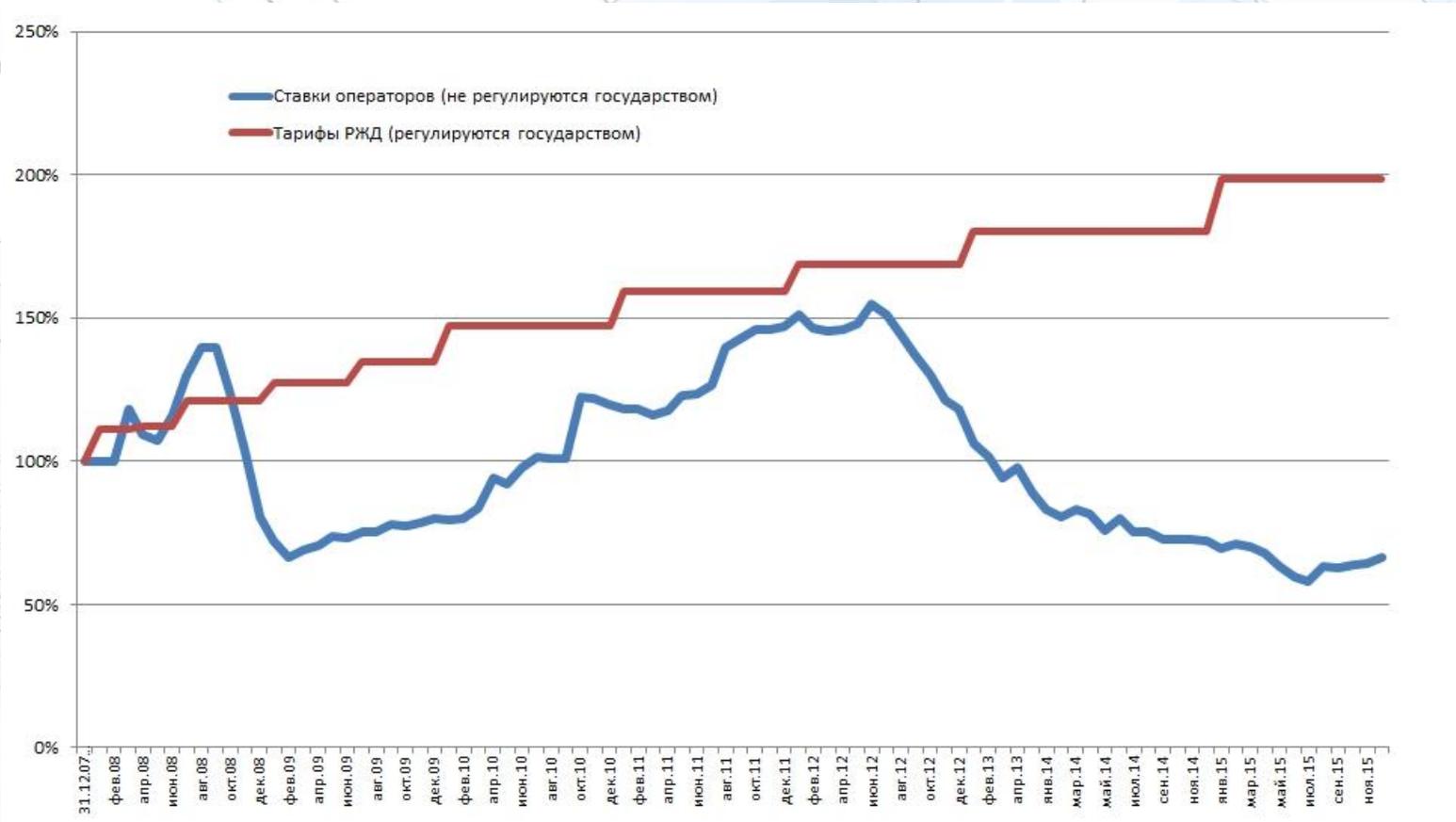
# Среднее значение ставок аренды подвижного состава (полувагоны) с января 2011 г. по декабрь 2014 г, рублей за вагон в сутки

13



# Динамика ставок операторов и тарифов РЖД с января 2008 по декабрь 2015 г. (за 100% принят уровень на 31.12.2007 г.)

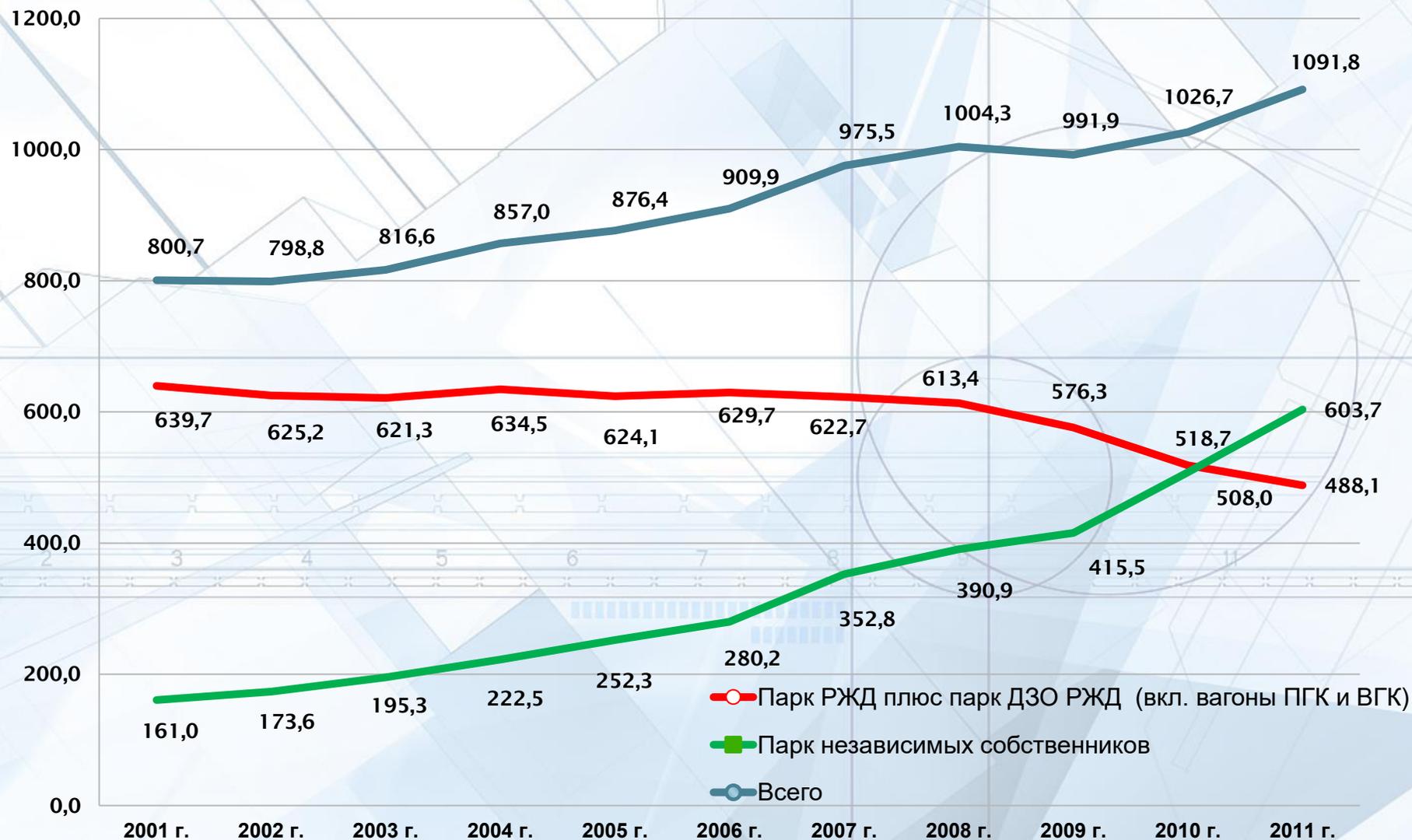
14



Источник: Хусаинов Ф. И. Нужно ли регулировать тарифы операторов? // РЖД-Партнер. 2016. № 7. С. 26-27. (график построен по данным РЖД и СОЖТ)

(С) Хусаинов Ф.И.

## Динамика парка российских вагонов в 2001-2011 гг. (тысяч единиц)



## Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта (без учёта порожнего пробега) в 1993-2014 гг





1. Сегмент предоставления грузовых вагонов под перевозку – стал первым рыночным сегментом в сфере железнодорожных грузовых перевозок. Рынок оперирования подвижным составом (или рынок услуг операторов подвижного состава)
2. Остальные сегменты (инфраструктура и локомотивы рыночными сегментами пока не стали).
3. Самое главное в рынке предоставления подвижного состава, что цена равновесия автоматически балансирует спрос и предложение. Операторы не ждут команды от Госплана.
4. Появился институт автоматического (без участия государства) принятия решений об инвестировании в подвижной состав, что ликвидировало дефицит.
5. Потребности грузоотправителей в услугах удовлетворяются наилучшим образом тогда, когда их потребность можно транспонировать в ценовой сигнал. Если бы государство вмешалось и ценовой сигнал не прошёл бы по цепочке, то до сих пор, возможно, мы жили бы в условиях дефицита вагонов, поскольку, как показал Янош Корнай, дефицит в регулируемой (плановой) экономике – это не сбой системы, а её имманентная черта.

**Спасибо за внимание !**

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

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

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

 [f-husainov@mail.ru](mailto: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>