



# **Проблемы "ухода" грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный сквозь призму концепции А.Хиршмана**

**Презентация к докладу на круглом столе в ГУУ**

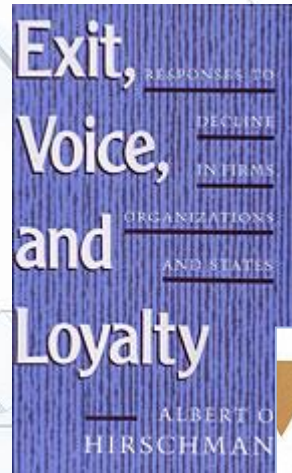
**Хусаинов Ф.И.,**  
кандидат экономических наук, РОАТ МИИТ;  
зам. председателя НП ОЖДПС

30 октября 2013 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

# Книга А.Хиршмана «Выход, голос и верность»

2



Альберт Хиршман (1915-2012)

«Exit, Voice and Loyalty» (1970)

«Выход, голос и верность» (2009)

... когда под рукой есть грузовики и автобусы, недостатки железнодорожного транспорта перестают быть серьёзной проблемой – их можно терпеть сколь угодно долго, избегая политически трудных и даже грозящих серьёзными неприятностями административных и управленческих реформ. Именно по этой причине не только в Нигерии, но и во многих других странах государственные предприятия работают особенно плохо в таких отраслях, как транспорт и образование, где присутствует серьёзная конкуренция частного сектора. (...)

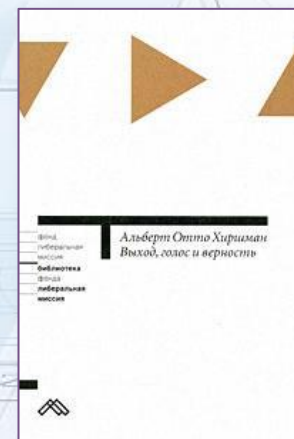
Дело в том, что руководство государственного предприятия, абсолютно уверенное в том, что Минфин не даст ему погибнуть, может не обращать внимание на падение доходов, вызываемое переключением клиентов на услуги частного сектора, а вот к протестам разъярённой общественности, которой некуда деваться в условиях монополии, оно должно было бы прислушаться»

Albert O. Hirschman  
«Development projects Observed»\*

\*Эта книга Хиршмана не издана на русском языке, поэтому устоявшегося перевода названия пока не существует. Один из вариантов перевода названия: «Экспериментальные проекты развития».

Соотношение «голоса» и «выхода», с которым я столкнулся в Нигерии, оказалось особенно безнадёжным с точки зрения перспектив улучшения ситуации: бегство клиентов никого не беспокоило, потому что руководству было, вообще говоря, плевать на падение доходов, а «голос» не работал, потому что самые заинтересованные и потенциально самые докучливые клиенты первыми покинули железную дорогу и пересели на грузовики.

А.Хиршман  
«Выход, голос и верность»



Почему же опцию «выход» выбирают не все группы потребителей равномерно (с равной вероятностью), а в первую очередь именно те, кто требователен к изменению качества гораздо в большей степени, чем к изменению цены ?

- 1) Изменение цены, эквивалентное изменению качества может быть разной для разных потребителей, поскольку, как отмечает Хиршман, «потребители по разному воспринимают и оценивают качественные различия»
- 2) Ещё один фактор, влияющий на выбор «голоса» вместо «выхода» и дополняющий концепцию Хиршмана – это **излишек потребителя\***. «Потребительский излишек – отмечает Хиршман – измеряет выгоду, извлекаемую потребителем из того факта, что он может приобретать продукт по его рыночной цене: чем больше эта выгода, тем вероятнее, что потребитель захочет "что-то сделать", что бы её сохранить или восстановить».

\*Под «излишком потребителя» в экономической теории понимается разница между тем максимумом, который потребитель готов заплатить за товар (приобретенной полезностью товара), и рыночной ценой этого товара. Для совокупности потребителей излишек равен площади фигуры, ограниченной кривой спроса и линией рыночной цены.

# Динамика грузооборота различных видов транспорта в России в 2000-2012 гг, млрд. т-км.

6

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
<b>Грузооборот транспорта</b>	3 638,0	4 676,0	4 801,0	4 915,0	4 947,0	4 444,8	4 752,5	4 915,9	4 998,6
<b>в том числе:</b>									
<b>железнодорожный</b>	1 373,0	1 858,0	1 951,0	2 090,0	2 116,2	1 865,3	2 011,3	2 127,8	2 222,4
<b>автомобильный</b>	153,0	194,0	199,0	206,0	215,5	180,1	199,2	222,8	247,9
<b>морской</b>	122,0	60,0	62,0	65,0	84,6	97,5	101,0	77,5	125,9
<b>внутренний водный</b>	71,0	87,0	87,0	86,0	63,5	52,6	54,3	61,0	
<b>воздушный</b>	2,5	2,8	2,9	3,4	3,7	3,5	4,7	4,9	5,1
<b>трубопроводный</b>	1 916,0	2 474,0	2 499,0	2 465,0	2 463,5	2 245,8	2 382,0	2 421,9	2 397,3

Источник: Росстат

\*Прим. С 2012 г. в отчетности, публикуемой Росстатом, морской и внутренний водный виды транспорта объединены в общую позицию – «водный».

## Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте, %

7

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
железнодорожного	37,7%	39,7%	40,6%	42,5%	42,8%	42,0%	42,3%	43,3%	44,5%
автомобильного	4,2%	4,1%	4,1%	4,2%	4,4%	4,1%	4,2%	4,5%	5,0%

## Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного транспорта, %

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
железнодорожного	79,7%	84,4%	84,8 %	85,3 %	85,2 %	84,8%	84,8%	85,3%	85,4 %
автомобильного	8,9%	8,8%	8,6 %	8,4 %	8,7 %	8,2%	8,4%	8,9%	9,5 %

**На первый взгляд** беспокоиться не о чем: грузооборот и железнодорожного и автомобильного транспорта в 2009-2012 гг. стабильно увеличивается

# Грузооборот железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году) 8

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	102,7%	102,4%	100,7%	89,8%	106,9%	103,4%	101,7%
в том числе:							
железнодорожный	105,0%	107,1%	101,3%	88,1%	107,8%	105,8%	104,4%
автомобильный	102,6%	103,5%	104,6%	83,6%	110,6%	111,8%	111,3%

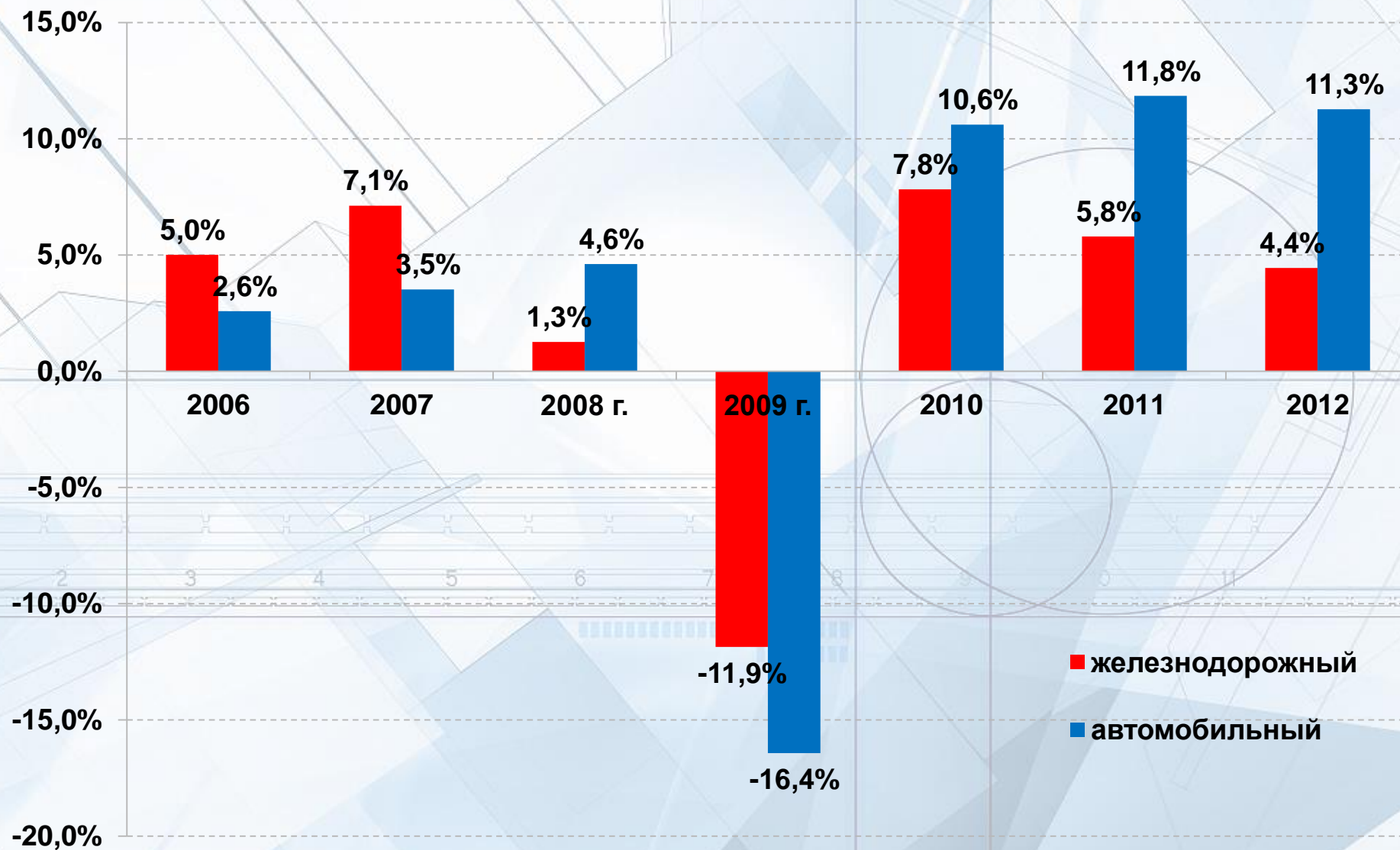
Но темп этого увеличения различен!

Если в прошлом темп роста грузооборота жд превышал аналогичный показатель автомобилистов, то уже в 2010 г. и – особенно – в 2011-2012 гг. темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта начали превышать темпы прироста железнодорожников.

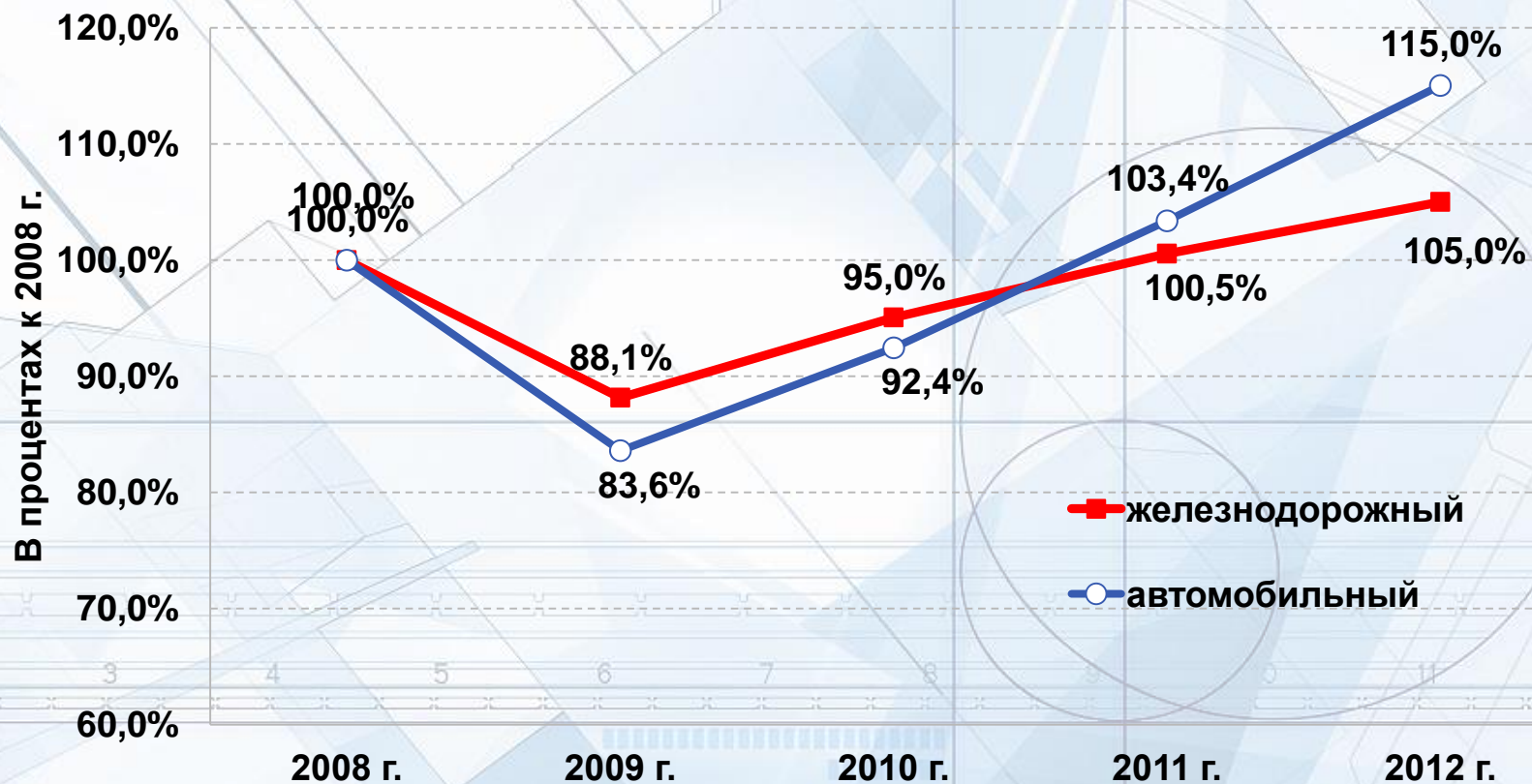




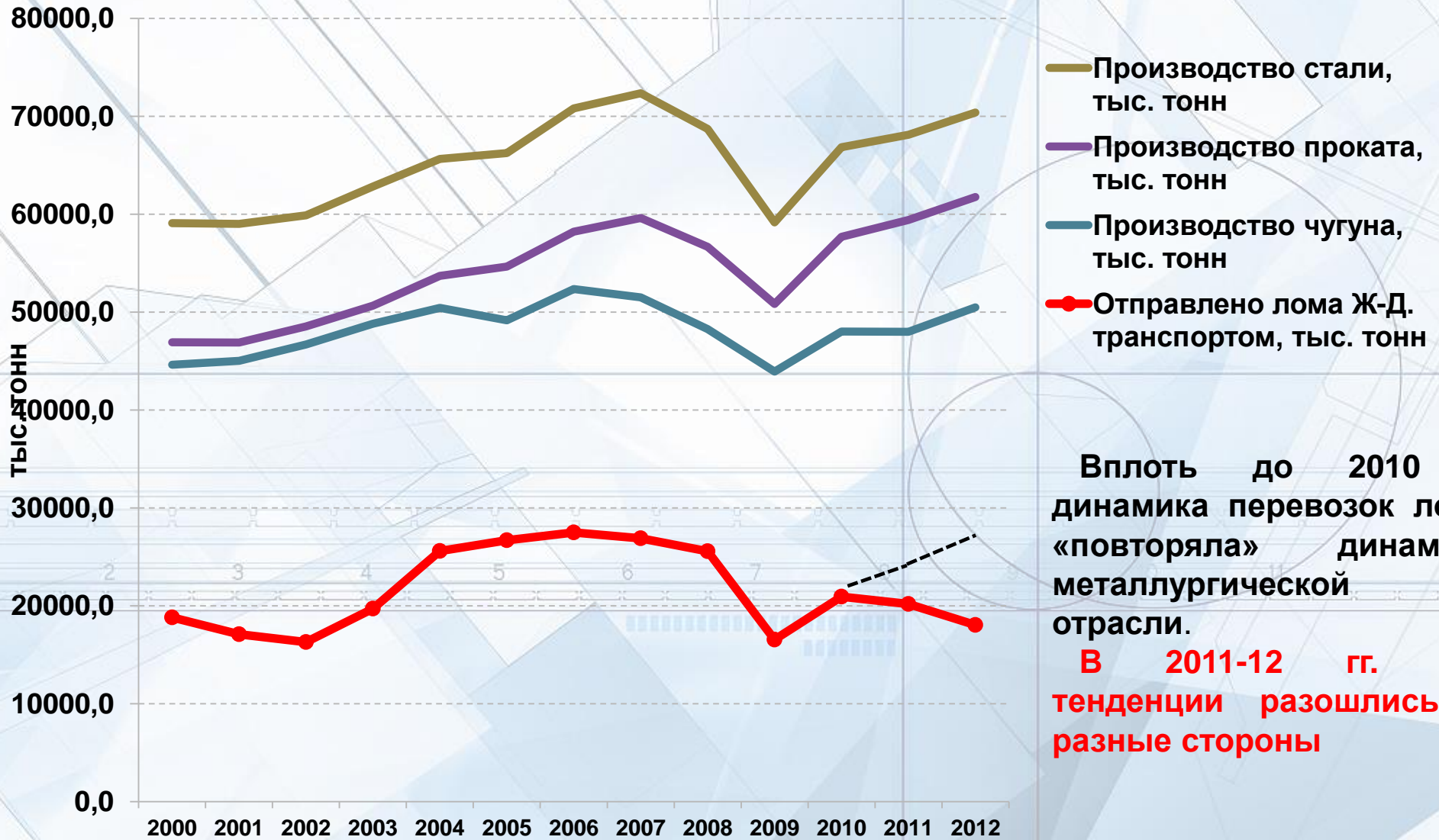
## Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)



## Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к 2008 году)



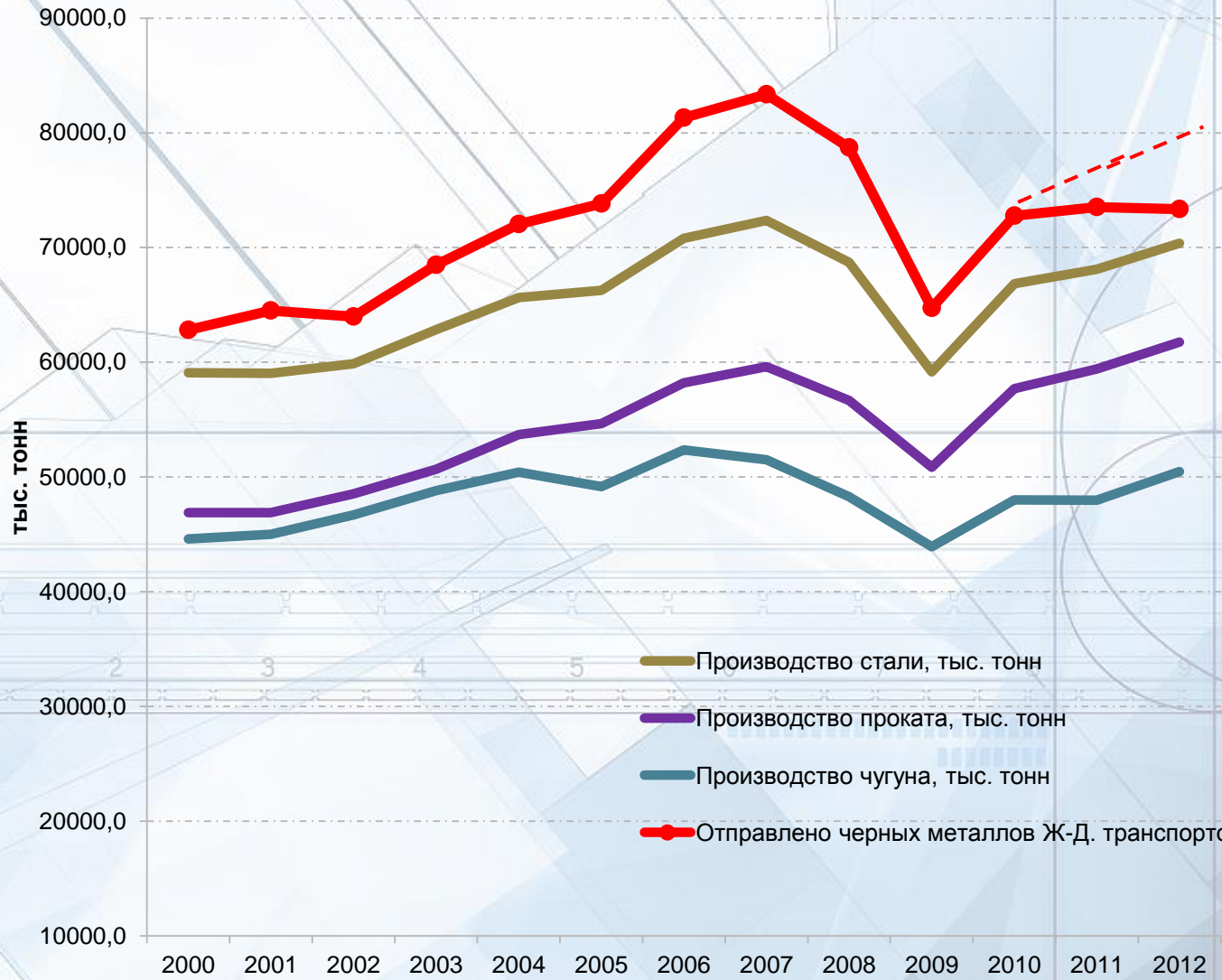
## Показатели металлургической отрасли России и объёмы перевозок металлолома в 2000-2012 гг



Вплоть до 2010 г. динамика перевозок лома «повторяла» динамику металлургической отрасли.

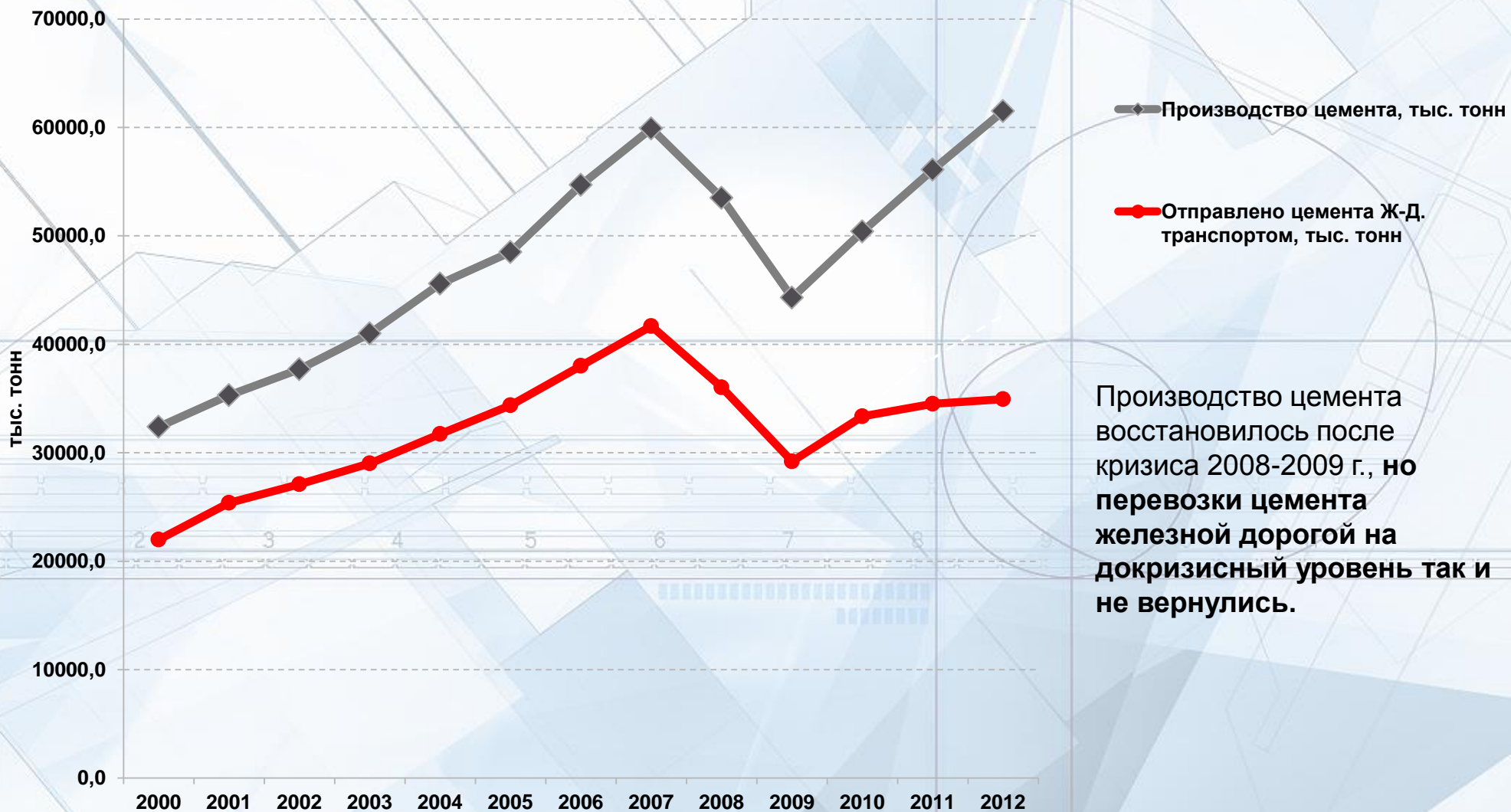
**В 2011-12 гг. эти тенденции разошлись в разные стороны**

# Показатели металлургической отрасли России и перевозка железнодорожным транспортом номенклатурной группы груза "черные металлы" в 2000-2012 гг



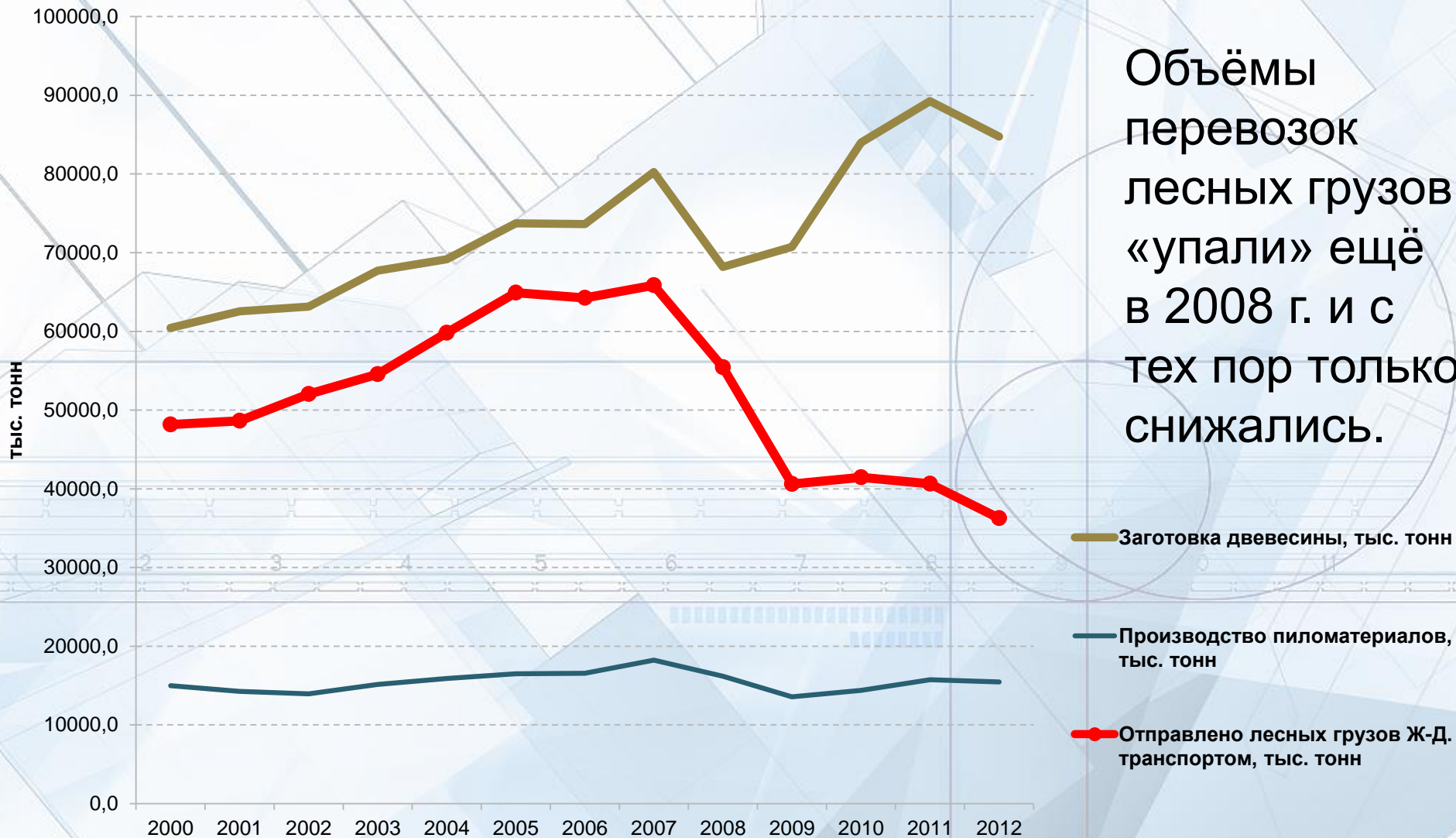
«Уход» черных металлов на автомобильный транспорт, о котором активно говорили эксперты в 2011-2012 гг., подтверждает и статистика жд перевозок.

## Показатели производства и перевозок цемента железнодорожным транспортом в России в 2000-2012 гг



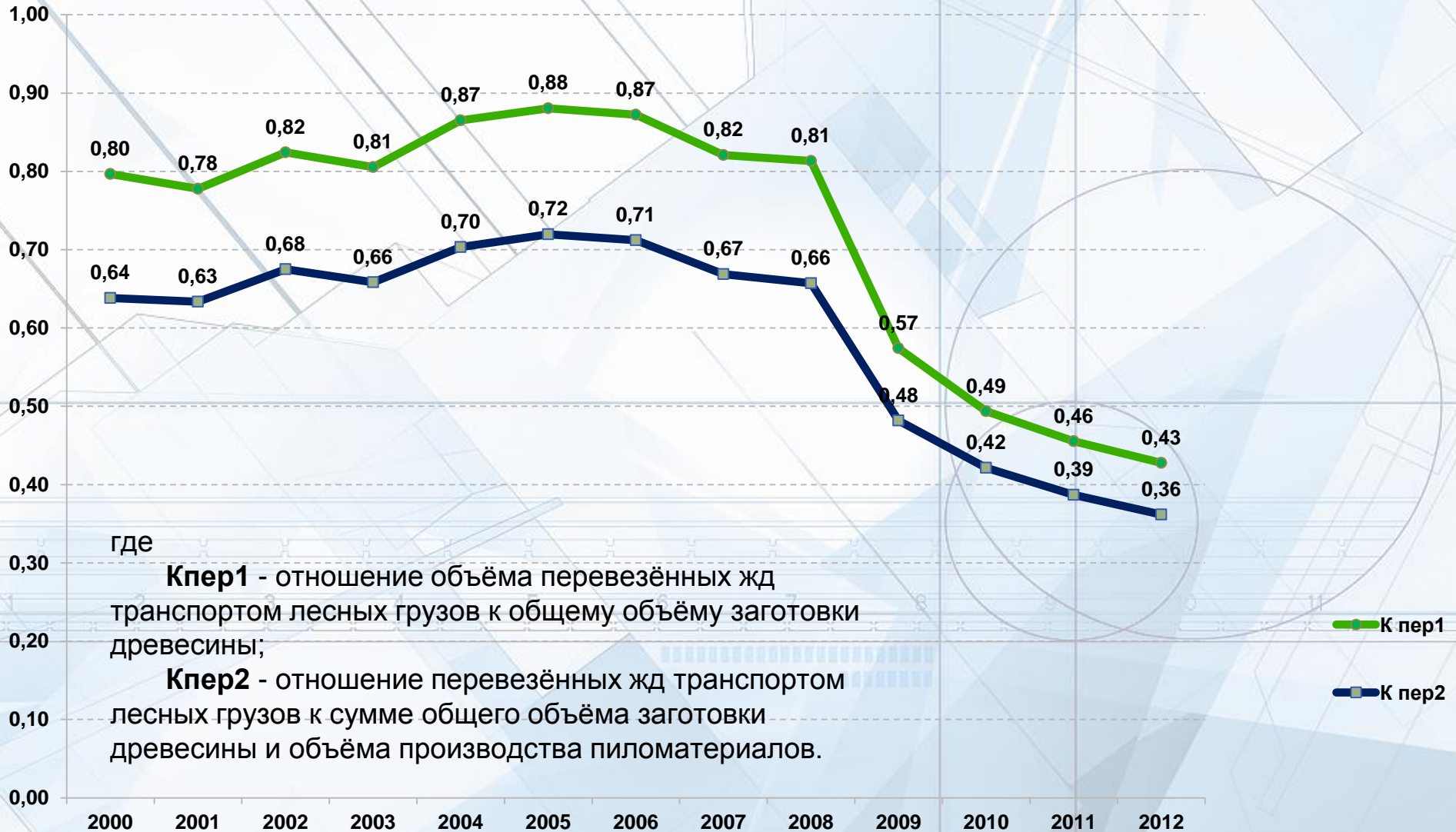
Производство цемента восстановилось после кризиса 2008-2009 г., но перевозки цемента железной дорогой на докризисный уровень так и не вернулись.

# Показатели лесозаготовки и перевозок лесных грузов в России в 2000-2012 гг



Объёмы перевозок лесных грузов «упали» ещё в 2008 г. и с тех пор только снижались.

## Динамика коэффициента перевозимости лесных грузов в 2000-2012 гг



## Динамика коэффициентов перевозимости некоторых грузов железнодорожным транспортом





**Последние 2,5 года в отрасли прошли под знаком «усиления планирования» и постоянных попыток реанимировать элементы плановой экономики в «уменьшенном» масштабе:**

- Приказ № 258;
- Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП), в котором была сделана попытка вернуться к месячному планированию (до 20 числа текущего месяца заявки на весь следующий) вместо непрерывного планирования т.е. попытка вернуться к нормам Устава 1964 г.;
- Поправки в Устав жд транспорта РФ о планировании порожнего пробега.

# Сокращение инфраструктуры

18

С 1989 по 2009 гг. произошло сокращение инфраструктуры, в частности:

- на **18%** уменьшилось общее количество железнодорожных станций;
- на **9%** сократилась развёрнутая длина станционных путей;
- на **20%** сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на **20%** сократилась длина сортировочных путей;
- общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61;
- более 15 % железнодорожных путей имеют просроченный срок службы.

Общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 в 1999 г. до 61 в 2009 г.

С 1996 по 2009 гг. количество отдельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 или на **17,1 %**, в т.ч. разъездов – на 52,9 %, обгонных пунктов – на 75,7 %.

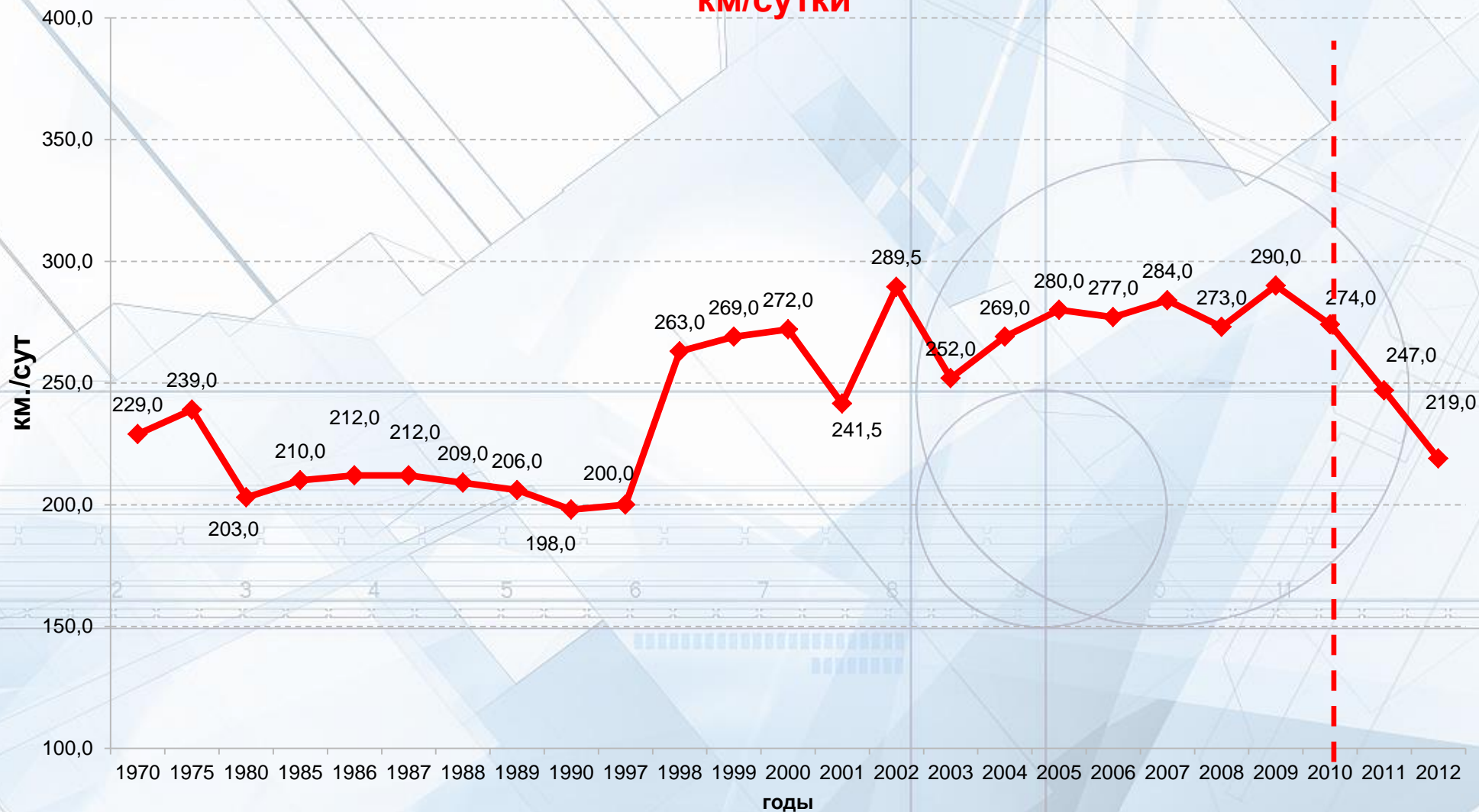
Таким образом возник **дефицит** пропускных способностей инфраструктуры. Важным фактором стал **дефицит** локомотивной тяги.

Источники:

- \*Вторушина Н Публичный диалог по приватному вопросу//РЖД-Партнер. – 2008. - № 21; Тихонов А.А. Управление грузовым вагонным парком на завершающем этапе реформирования железных дорог России / Автореф. Дисс... канд. экон. Наук, ГУУ, 2009
- \*\* Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учётом увеличения доли частных вагонов // Железнодорожный транспорт. – 2011. - № 3. – С.8-19.

# Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом с 1970 по 2012 гг, км/сутки

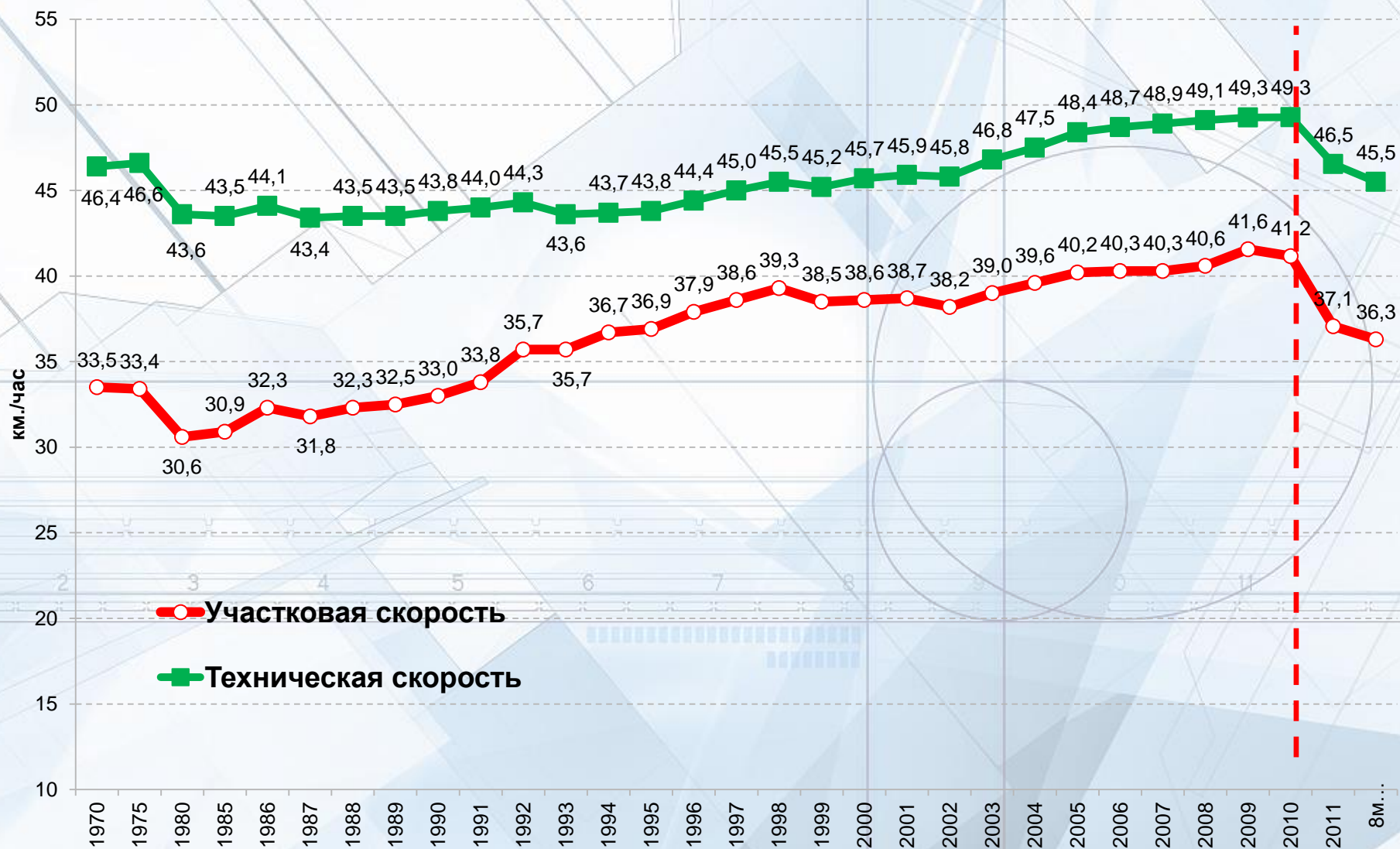
19



Данные с 1970 по 1990 – по жд СССР, с 1997 по 2012 по жд России

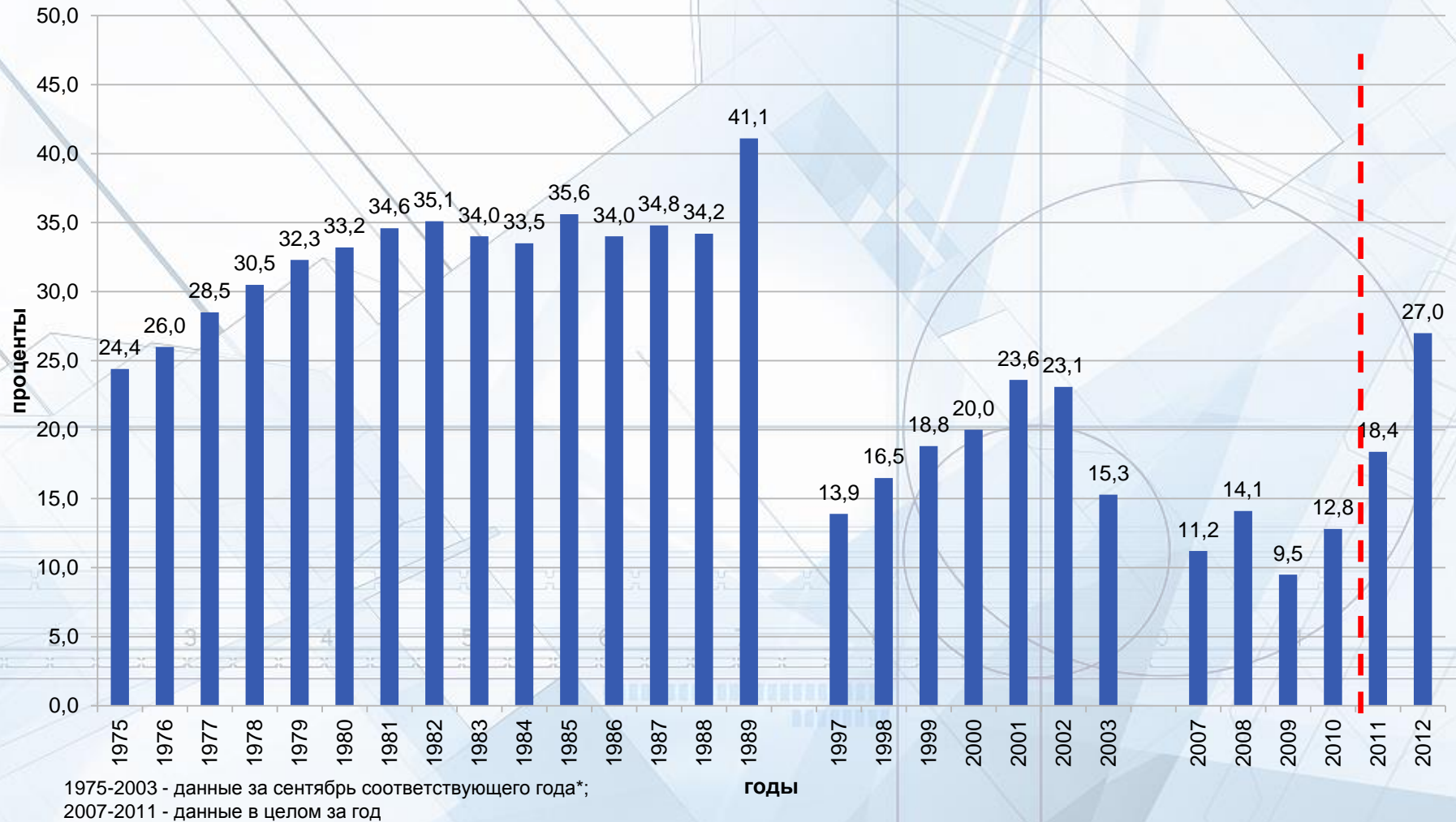
# Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1970-2012 гг., км/час

20



# Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой), с 1975 по 2012 гг, в %

21



\*1975-2003 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31);  
2007-2011 гг. данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД».

## Можно ли ускоренными темпами построить недостающую инфраструктуру?

### Источники развития инфраструктуры:

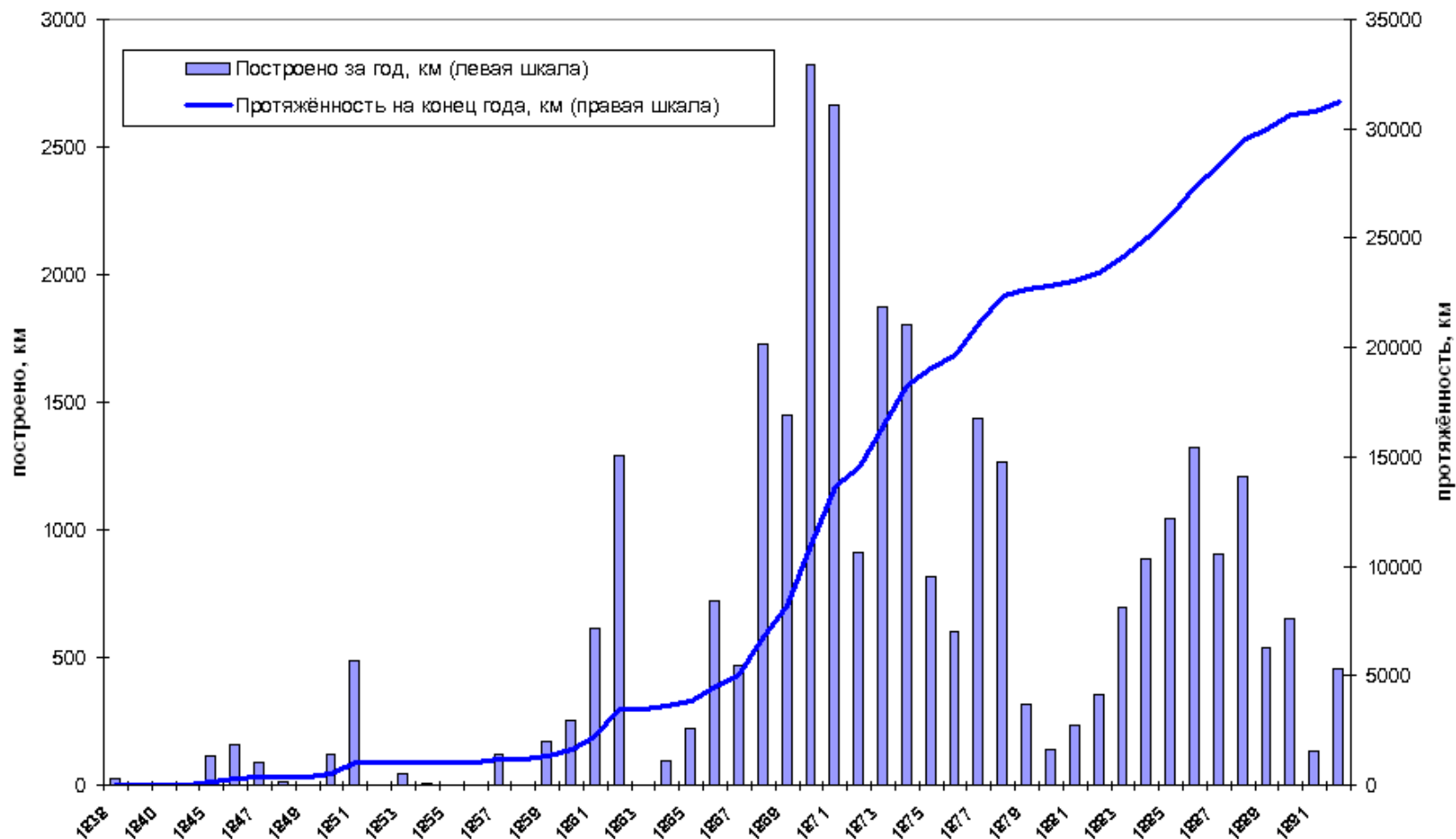
1. Государственное (бюджетное) финансирование
2. Государственно-частное партнёрство
3. Развитие частного строительства.

## Протяжённость железных дорог США в XIX веке

Годы	Протяжённость, тыс. км.
1860 г.	49
1870 г.	85
1875 г.	118
1880 г.	186
1885 г.	258
1890 г.	320
1895 г.	373
1900 г.	414

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

### Строительство железных дорог в России в 1838-1892 гг.



Источник: Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. - № 8. – С.15-22



# Строительство железных дорог в России и СССР с 1838 по 1991 гг.

Период	Лет в периоде	Построено за период, км.	Построено в среднем за год, км.
1838-1867	29	5 009,0	172,7
1868-1877	10	16 097,0	1 609,7
1878-1887	10	7 167,0	716,7
1888-1897	10	12 826,0	1 282,6
1898-1907	10	21 005,0	2 100,5
1908-1917	10	14 136,0	1 413,6
<b>За период 1868-1917</b>	<b>50</b>	<b>71 231,0</b>	<b>1 424,6</b>
1918-1927	10	5 740,0	574,0
1928-1937	10	7 477,0	747,7
1938-1947	10	12 382,0	1 238,2
1948-1957	10	4 062,0	406,2
1958-1967	10	7 489,0	748,9
1968-1977	10	5 849,0	584,9
1978-1987	10	6 234,0	623,4
1988-1991	4	1 361,0	340,3
<b>За период 1918-1991</b>	<b>74</b>	<b>50 594,0</b>	<b>683,7</b>

Источники: Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. - № 8. – С.15-22; Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография. - М.: Издательский дом "Наука", 2012. - 192 с.; Более подробные (ежегодные) данные о строительстве железных дорог за период с 1838 по 1991 см. в работе: **Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография / В.А. Агафонов и др.; под ред. В.В. Фортунатова** – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.

**Спасибо за внимание !**

Дополнительную информацию о публикациях автора можно почерпнуть здесь:

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

<http://f-husainov.narod.ru>