

ТАРИФЫ И ФРАХТЫ

УДК 656.23.03:656.2(09)

Ф.И. Хусаинов,

к.э.н., доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)

E-mail: f-husainov@yandex.ru

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), associate professor at the chair of Economics, finance and management in transport of the Russian Open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT)

Эволюция тарифного регулирования на железных дорогах США

В статье рассматривается эволюция тарифного регулирования на железных дорогах США. В том числе, – период работы железных дорог в условиях нерегулируемых тарифов, затем, после создания в 1887 году Комиссии по междуштатному транспорту и торговле, – в условиях регулируемых тарифов, а также нынешний период работы железных дорог в условиях дерегулирования тарифов после принятия в 1981 г. Акта Стаггера.

железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, государственное регулирование, дерегулирование

Evolution of the tariff regulation on U.S. railroads

The article describes the evolution of the tariff regulation on U.S. railroads. In particular, - the period of railways' activity under circumstances of unregulated tariffs, then, after the establishment in 1887 of the Commission on the interstate transport and trade – under circumstances of regulated tariffs, as well as the current period of the railways' activity under circumstances of the deregulation of tariffs after the adoption of Staggers Act in 1981.

railway transport, rail tariffs, government regulation, deregulation

Когда-то К. Маркс заметил, что «Страна, промышленно более развитая, показывает менее развитой стране лишь картину ее собственного будущего» [1]. Эта же мысль верна не только применительно к промышленному развитию, но и, в некоторых случаях, к развитию институтов.

Поэтому проблемы, связанные с регулированием железнодорожной отрасли, с так называемым «захватом регуляторов» (когда тарифы устанавливаются в интересах регулируемой компании), с сопротивлением или поддержкой регулирования различными группами интересов и коалициями, а так же последствия тех или иных реформаторских действий в сфере регулирования железных дорог, могут быть небезынтересны для российского экспертного сообщества и – особенно – для широкого круга пользователей услуг железнодорожного транспорта.

В дискуссиях о дерегулировании железнодорожных грузовых тарифов американский опыт в этой сфере играет очень важную роль ещё по одной причине. США одна из немногих (наряду с Канадой) стран, которую всегда сравнивают с Россией из-за сопоставимости основных показателей железнодорожных грузовых перевозок.

Роль железных дорог в экономике страны, величина и структура грузооборота, средняя дальность перевозок грузов железнодорожным транспортом в США, Канаде и в России сопоставимы.

Общие сведения о железных дорогах США

Особенностью железнодорожной системы США, отличающей её от российских железных дорог, является то, что частные железнодорожные компании там владеют и инфраструктурой и подвижным составом (локомотивами и вагонами). Конкретный населённый пункт может обслуживаться одной или несколькими железными дорогами, и нередко возникает ситуация, при которой пара крупнейших городов

обслуживается двумя или тремя «параллельными» железными дорогами, конкурирующими в борьбе за клиентов. Слово «параллельный», впрочем, не всегда следует понимать буквально. Маршруты, которые называются «параллельными» в экономическом смысле, могут достаточно отличаться друг от друга географически [2]. Важно, что они представляют собой экономичную альтернативу для предприятий, желающих перевезти груз.

На рынке железнодорожных грузовых перевозок США работают более 560 частных компаний, из них 7 относятся к т.н. дорогам 1 класса, 33 компании – к региональным железным дорогам, более 320 – к местным железным дорогам, около 200 компаний, эксплуатируют отдельные сортировочные станции и контейнерные терминалы. Кроме того, есть и 2 канадские компании, работающие на инфраструктуре США [3]. На рынке пассажирских перевозок работает государственная компания «Amtrak». В железнодорожной отрасли США, в 2010 г. было занято примерно 215 тысяч человек¹ (хотя ещё в 1950 г. эта цифра составляла 1,2 млн. человек). Протяжённость железных дорог США в последние 10 лет практически не менялась, и составляет сегодня примерно 230 тыс. км².

В настоящей статье сделана попытка проанализировать эволюцию системы железнодорожных тарифов в США с особым акцентом на дерегулирование, проведённое в 1980-1981 гг.

Фундамент: конкуренция и отсутствие регулирования

Но сначала необходимо вкратце напомнить историю североамериканских железных дорог, которая начинается с 1829 года, когда компания «Baltimore & Ohio Railroad» построила первую в истории страны железную дорогу. К 1890 г. в США существовало более тысячи самостоятельных железных дорог. Конец XIX – начало XX веков был периодом бурного развития

железных дорог. Если в 1860 г. общая протяжённость железных дорог США составляла 49 тыс. км, то в 1870 она достигла 85 тыс. км, а за следующие 10 лет сеть удвоилась, достигнув к 1880 г. протяжённости 186 тыс. км., а к 1890 г. – ещё раз удвоилась, достигнув протяжённости 320 тыс. км [4].

С самого рождения отрасли и вплоть до 1887 г. тарифы в США не регулировались ни федеральным правительством, ни правительствами штатов. Положение, которое складывалось в тот период на железных дорогах США С.Ю.Витте описывал так: железнодорожные компании «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние» [5].

Милтон Фридман писал об этих временах: «Конкуренция была жесточайшей. Вследствие этого, тарифы на перевозку грузов и пассажиров, были, вероятно, самыми низкими в мире» [6].

Вообще, роль государства в железнодорожной отрасли была невелика. Фрэнк Доббин в монографии, посвящённой становлению железнодорожной отрасли США, Великобритании и Франции пишет: «В США обширная национальная система железных дорог сложилась в отсутствие государственной координации. Американцы вынесли из опыта железнодорожной политики убеждение, что прогресс произошёл не вопреки, а благодаря невмешательству государства» [7].

Отсутствие государственного регулирования Доббин иллюстрирует множеством примеров, приведём два из них: «В США ни штаты, ни Конгресс не хотели ничего предписывать железным дорогам, и в результате каждая железнодорожная компания могла самостоятельно выбирать ширину колеи. В итоге к 1881 г. половину общей протяжённости американских железных дорог составляли линии, ширина колеи которых отличалась от наиболее популярного формата (4 фута 8,5 дюймов³). Лишь в

¹ Эта цифра в 2006-2010 гг. по различным источникам составляет от 190 до 215 тыс. человек

² В различных статистических сборниках приводятся цифры от 226 до 231 тыс. км. Согласно ежегодному справочнику «The Economist: Мир в цифрах-2013», протяжённость (эксплуатационная длина) железных дорог США в 2010 г. составляла 228,5 тыс. км. Эта цифра включает в себя протяжённость магистральных железных дорог без учёта станционных путей, подъездных путей, вторых-третьих и т.д. путей на многопутных линиях; линии, используемые несколькими железными дорогами учтены один раз. По данным справочника Росстата «Транспорт России-2010» (раздел «Международные сравнения») протяжённость железных дорог США составляла (по состоянию на 2008 г.) – 227,0 тыс. км.

³ То есть, 1435 мм.

1881 г. появилась частная организация, которая занялась стандартизацией железнодорожной колеи и убедила операторов⁴ по всей стране предпринять работу по приведению ширины колеи к стандартным 4 фута 8,5 дюймам» [7]. Вторым примером является согласование расписаний. Доббин пишет: «американские правительства предоставили частным предпринимателям право самим решать вопросы стандартизации часовых поясов, призванной сделать перевозки по сети железных дорог регулярными и предсказуемыми, а так же вопросы координации графика движения поездов, принадлежавших разным компаниям. (...) В отсутствие воли Конгресса в 1873 г. более 100 железнодорожных компаний образовали конвенцию об общем времени, призванную согласовать расписания движения поездов» [7].

«Захват регуляторов»

Но постепенно, по мере того, как железнодорожные компании «набирали силу» их отношение к регулированию начало меняться. Каким образом это произошло? Здесь мы подходим к проблеме, которую в экономической науке принято называть «захватом регуляторов».

В обществе всегда находятся популисты левого, социалистического толка, которые требуют усилить государственное регулирование в той или иной сфере. В 1870-х годах железные дороги, которые были тесно связаны с Уолл-Стрит и финансовыми центрами часто попадали в скандалы. Пресса писала о финансовых манипуляциях (или даже махинациях) в этой сфере. В результате, железные дороги стали естественной мишенью для критики, как со стороны деловой прессы, так и особенно, со стороны фермеров Среднего Запада и представителей движения грейнджеров. Милтон и Роуз Фридманы отмечали: «Популистская партия ... призывала не только к регулированию железных дорог, но и требовала передать их в полную государственную собственность и управление. Карикатуристы с неизменным успехом изображали железные дороги в виде спрутов, удуша-

ющих страну и оказывающих громадное политическое влияние – которым они на самом деле обладали» [6].

Американские железнодорожные магнаты поняли, что эти требования они могут использовать в своих целях – в целях снижения конкуренции. Поэтому они присоединились к требованиям общественности и реформаторов, подержав их требования о введении государственного регулирования. В результате, в 1887 году была создана Комиссия по междуштатному транспорту и торговле, которую возглавил юрист Томас Кули, представлявший интересы железных дорог. Министр юстиции Ричард Олни писал железнодорожному магнату Чарльзу Перкинсу, что комиссия, которая будет регулировать тарифы «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» (цитируется по [6]).

Постепенно полномочия Комиссии по регулированию отрасли возрастали. Особенностью государственных регуляторов и, в том числе, указанной Комиссии было то, что многие чиновники, которые должны были регулировать железнодорожную отрасль, сами пришли из железнодорожной отрасли и их надежда на будущую карьеру так же была связана с железнодорожными компаниями. Таким образом, возвышенная риторика («в интересах государства», «в интересах всего общества»), которой такие регуляторы прикрывали свои решения, служили лишь дымовой завесой для передачи большего количества регулирующих функций в руки чиновникам, которые уже могли использовать появившиеся у них нерыночные рычаги в своих интересах.

Регулирование вызывает коллапс

Итак, в 1887 году Конгрессом была создана Комиссия по между-

штатному транспорту и торговле (впоследствии – Междуштатная коммерческая комиссия), в компетенцию которой были включены вопросы правового регулирования перевозок, вопросы тарифов, финансирования, правил эксплуатации, согласования расписаний, взаимоотношений железных дорог с грузоотправителями и грузополучателями, а так же между самими железными дорогами. Все железнодорожные компании были обявлены публиковать тарифы и правила их применения, регистрируемые Комиссией. Договорные тарифы не допускались. Закон Клейтона (1914) запретил образование обществ, ослабляющих конкуренцию.

Это был период в истории США, когда на смену традиционным американским ценностям – частной собственности, нерегулируемому рынку и экономической свободе, доминировавшим на протяжении большей части XIX века, пришли идеи этатизма и экспансии государства в экономическую жизнь.

О последствиях такой экономической политики пишет Милтон Фридман: «Реальная угроза железным дорогам возникла в 1920-х годах, когда появились автоперевозчики на дальние расстояния. Искусственно завышенные тарифы на железнодорожные грузоперевозки, установленные Комиссией, послужили стимулом для скачкообразного роста грузовых автомобильных перевозок. Эта отрасль [автоперевозки], была нерегулируемой и высококонкурентной. Любой человек мог начать свой бизнес, если был в состоянии купить грузовик» [6].

Подобная экономическая политика привела сначала к ухудшению мотивации железнодорожных компаний, низкой чувствительности к изменению рыночных сигналов и стимулов, а затем, с учётом возросшей конкуренции с другими видами транспорта (особенно с автомобильным), – к массовому банкротству железнодорожных компаний.

Протяжённость железных дорог, достигнув к 1925 г. своего «пика» – 420,1 тыс. км., начала снижаться.

⁴ Разумеется, под операторами в данном случае Доббин имеет в виду железнодорожные компании, а не «операторов» в современном российском значении этого слова.

К 1960 г. протяжённость железных дорог США сократилась до 350 тыс. км., к 1970 – до 325 тыс. км.; на этот период пришёлся «пик» количества банкротств в отрасли. Происходила ликвидация многих железнодорожных компаний, шла распродажа их имущества, тысячи людей лишались работы.

Но самое важное состоит в другом. Как только усилилась роль государства, на рынке возник его неизбежный спутник – дефицит. Газета «Чикаго Сан Таймс» от 2 ноября 1962 года писала: «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 пшеницы» (цитируется по [8]).

Необходимость реформ становилась понятной всё большему числу экспертов. Противниками реформ выступали (как это часто бывает) руководители железнодорожных компаний и отраслевых профсоюзов, привыкшие действовать в условиях регулируемого рынка, опасавшиеся конкуренции и не желающие изменений.

К концу 1970-х годов чрезмерное регулирование условий деятельности железнодорожного транспорта наряду с нарастающей конкуренцией автомобильного и речного видов транспорта привело многие компании на грань краха. Ситуация продолжала ухудшаться вплоть до 1980 г.

«Особый путь» пассажирского сектора

Сделаем небольшое отступление о пассажирских перевозках, на которые либеральные реформы не распространялись и которые до сих пор осуществляются в США государственной компанией. Из-за убыточности пассажирских перевозок перед железными дорогами в конце 1960-х годов встал вопрос о необходимости отказа от них. Но регуляторы запрещали железным

дорогам отказываться от этого убыточного вида деятельности. Стремясь получить разрешение Междутатной коммерческой комиссии на прекращение пассажирских перевозок, некоторые железнодорожные компании умышленно ухудшали обслуживание пассажиров.

В 1971 году по указу президента США Р. Никсона была создана и утверждена Конгрессом Национальная корпорация железнодорожных пассажирских перевозок «AMTRAK» (American Transportation on Track). Тридцать наиболее крупных железнодорожных компаний по предложению правительства перечислили суммы равные убыткам от пассажирских перевозок в фонд создаваемой компании «AMTRAK». На этих условиях государство обязалось освободить все компании от пассажирских перевозок. На полученные деньги компания «AMTRAK» закупила пассажирский подвижной состав, вокзалы, депо, а также приобрела междугородные автобусы. Предполагалось, что спустя несколько лет компания «AMTRAK» перестанет быть убыточной. Однако, этого так и не произошло. Профессор из Института проблем транспорта РАН д.т.н. И.М. Кокурин пишет, что это произошло не из-за объективных причин, а «из-за крайне неэффективного управления – типичной беды всех государственных компаний» [9].

Создание компании «AMTRAK», позволившее снять бремя убыточных видов деятельности с частных железнодорожных компаний позволило более активно развиваться грузовому сектору. Ликвидация «перекрёстного субсидирования» пассажирских перевозок за счёт грузовых и возложение этой обязанности на бюджеты позволило грузовым компаниям применять маркетинговые методы в ценообразовании, что в итоге и привело к снижению грузовых тарифов в условиях конкуренции (но об этом – ниже).

Дерегулирование и либерализация

Вернёмся к грузовым перевозкам. Конец 1970-х – начало 1980-х годов стал периодом экономического дерегулирования транспорта в США. В 1977 г. было проведено

дерегулирование в сфере авиационных перевозок, в 1980 г. – в сфере автомобильных перевозок. Затем очередь дошла и до железных дорог.

Конгрессом был принят ряд документов, важнейшими из которых были: «Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования (4-R)» 1976 г. и «Акт Стаггерса о железнодорожном транспорте (закон 96-488)» 1980 г. В результате права и функции Междутатной коммерческой комиссии США были уменьшены.

«Закон о возрождении железных дорог... (4-R)» дал перевозчикам значительную свободу в политике ценообразования и стал базой для всех дальнейших законов о дерегулировании услуг по перевозкам грузов. Многие критиковали этот закон за «недостаточный радикализм изменений», но всё же он узаконил новые стандарты и практику ценообразования в транспортной отрасли.

Акт Стаггерса был подписан Президентом США Д. Картером 14 октября 1980 г. Этот акт существенно облегчил бремя регулирующих государственных ограничений, которые испытывали железные дороги США, начиная с 1887 г.

Д. Бауэрсокс и Д. Клосс – авторы самого авторитетного курса логистики, по которому обучаются в университетах США, так формулируют главную идею Акта Стаггерса: «идея заключалась в том, чтобы предоставить руководству железных дорог свободу действий, необходимую для возрождения отрасли» [10]. В силу этого основные положения Акта Стаггерса провозглашали дальнейшую либерализацию процесса ценообразования, начатую Законом 4-R. Важная черта нового закона состояла в том, что у железных дорог появилась возможность снижать цены из соображений конкуренции и повышать их для покрытия растущих эксплуатационных издержек. Кроме того, у перевозчиков стало больше свободы в установлении и отмене надбавок к ценам, определении минимальных тарифов, а также в общем повышении тарифов. Было легализовано право отдельных грузоотправителей и перевозчиков договариваться о контрактных ценах за транспортировку. Руководство железных дорог

обрело не только более гибкую систему ценообразования, но и право на отказ от предоставления невыгодных услуг. В спорных случаях право на отказ могло быть обжаловано грузоотправителем в суде.

Президент «ИТ» Л. Сурикян в своей статье «Доводы за и против отмены регулирования тарифов на транспорте» писал по этому поводу: «Перевозки – слишком важная часть процесса распределения товаров, чтобы позволить их государственное регулирование, когда это регулирование защищает неэффективную работу. Государственное регулирование транспортных тарифов в США с пятидесятых по восьмидесятые годы было тяжелым ярмом для нашей экономики, поскольку исключало введение новшеств и конкуренцию».

После отмены регулирования автомобильные и авиационные перевозки прошли первоначальные потрясения и начали конкурировать, применяя передовые приемы маркетинга и ценовой политики. Этот процесс привел к ряду банкротств, но в целом оказал положительное воздействие на экономику. Аналогичные процессы происходили и на железнодорожном транспорте.

Таким образом, начиная с 1980-х годов, в большинстве случаев грузовые железнодорожные тарифы централизованно не регулируются, а устанавливаются на основе договоров между железными дорогами и грузоотправителями. В крупных городах, где имеются многочисленные грузоотправители, отдельные железные дороги могут договориться и создать «маневровую зону», где каждая железная дорога может эксплуатировать свои составы, используя железнодорожные пути другой железнодорожной компании. Главное в американской системе то, что в большинстве таких схем «права перевозки» грузов одной железной дорогой по путям другой являются добровольными и взаимосогласованными. Достаточно редки случаи «обязательных» прав перевозки, когда доступ к железнодорожным путям предоставляется по приказу государственного регулирующего учреждения.

В итоге, отмена государственного регулирования тарифов привела к их существенному снижению.

Как отмечает проф. И.М. Кокурин «подъём американских железных дорог произошёл благодаря Акту Стаггерса, освободившего их от жёсткого государственного тарифного регулирования»[9]. Аналогичную оценку Акту Стаггерса даёт И.К. Ахполов: «... то есть Конгрессом было принято решение о том, что железными дорогами должны руководить сами железные дороги, а не правительственные регулирующие органы... данный акт принёс пользу, как для железных дорог, так и для их клиентов. Он позволил дорогам рационализировать и усовершенствовать свои системы, вновь инвестировать миллиарды долларов в железнодорожную инфраструктуру и оборудование, увеличить объёмы перевозок, поднять производительность труда» [11]. Произошло закрытие нерентабельных линий и развитие наиболее востребованных направлений.

Результаты «эры Стаггерса»

Период с 1980-го по 2000 гг. называют «эрой Стаггерса». Этот период характеризовался радикальными изменениями в 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 %, а также сокра-

щением персонала железных дорог на 60%.

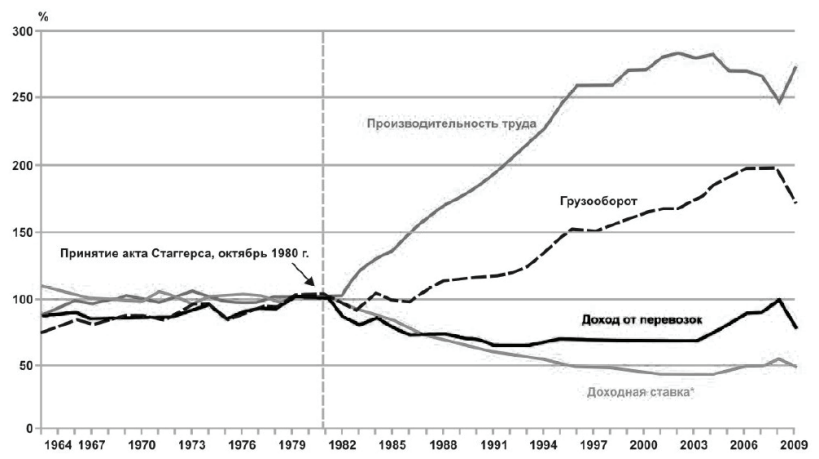
Грузооборот железных дорог с 1980 г. увеличился к 1999 г. на 50 %, а к 2008 г. – в два раза (с 1351,4 млрд. т-км в 1980 г. до 2690,7 млрд. т-км в 2008 г.). Производительность труда по отношению к 1981 г. возросла к середине 1990-х годов в 2,5 раза, а к 2003 г. и почти в 3 раза [3].

Удельный годовой грузооборот на одного работника (это примерный эквивалент того, что на российском железнодорожном транспорте называют производительностью труда; показатель же производительности труда в США считают в долларах выручки на одного работника) вырос более, чем в 4 раза: с 3,06 млн. т-км/чел. в 1980 г. до 12,7 млн. т-км/чел. в начале 2000-х годов [12].

На рис. 1 приведены некоторые результаты работы железных дорог первого класса в США до и после принятия Акта Стаггерса.

Была сокращена численность локомотивных бригад (с 4-5 до 2-3 чел) и увеличена протяжённость «плеч» их работы.

Малодетальные линии были закрыты или проданы железным дорогам второго класса, значительные объёмы работы были переданы на аутсорсинг. Почти полностью прекращены исследования и разработки, выполняемые собственными силами. Оказалось эффективнее, если подобные работы выполняются специализированными компаниями.



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

Показатели 1981 г. Приняты за 100%

Источники: AAR [<http://www.aar.org/StatisticsAndPublications.aspx>]

Рис. 1. Результаты работы железных дорог первого класса в США с 1964 по 2009 г.



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. Состояние инфраструктуры улучшилось: с 1980 по 2007 г. число аварий снизилось на 70 %, число несчастных случаев с сотрудниками на 80 %. [3]

Маркетинговая политика была сфокусирована как на привлечении грузов с других видов транспорта (и доля железных дорог на рынке транспортных услуг немного выросла), так и на решениях, позволяющих снизить издержки. Например, организация перевозок контейнеров в два яруса сократила эксплуатационные издержки почти на 40 % по сравнению с перевозкой контейнеров обычными поездами [13], а внедрение хопперзерновозов грузоподъемностью 100 тонн снизило себестоимость и, как следствие, тарифы на перевозку зерна.

Последствия либерализации тарифов

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.

Доходная ставка (доход, приходящийся на 1 т-км. или т-милю грузооборота) железных дорог снижалась, но расходы (а точнее – себестоимость оказания услуг по перевозке) снижались ещё более быстрыми темпами, что означало повышение эффективности работы и рост прибыльности.

Как же работали дерегулированные тарифы? Вот как описывает ситуацию с дифференциацией тарифов в США в знаменитой книге «Антитраст против конкуренции» 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 расстоя-

ние, как и технология, не имеет большого значения в экономике; стоимость услуг определяется соотношением спроса и предложения в любой конкретный момент» [14].

Подобная свобода в сфере ценообразования не является чем-то предосудительным. В учебнике «Современная логистика» авторы учат американских студентов (и это касается не только железнодорожного, а всех видов транспорта): цена перевозки для каждого рейса всегда может стать предметом переговоров, так как 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» [15]. Подчеркну, что это не цитата из статьи радикальных либертарианцев, а утверждение из стандартного американского вузовского учебника. Так там учат студентов.

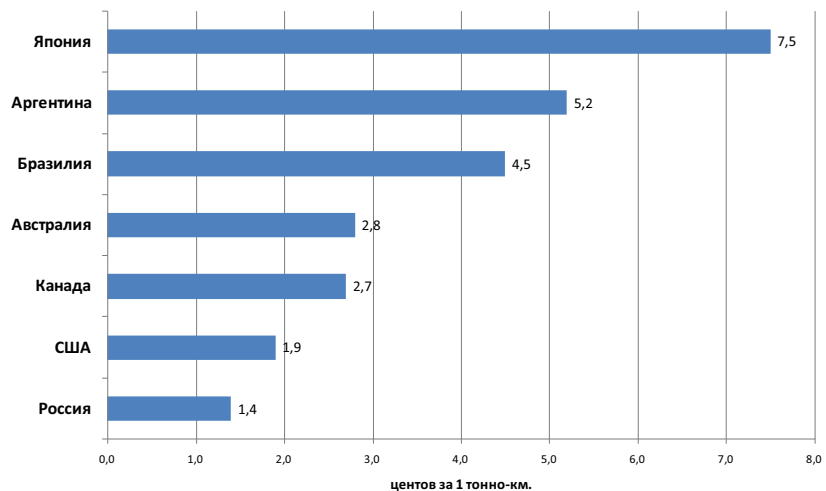
Профессор МГУПС⁵, д.э.н. Ю.Н. Кожевников писал в своей докторской диссертации: «отказ от регулирования тарифов в США позволил увеличить более чем в два раза как чистую прибыль от эксплуатации, так и норму прибыли на инвестируемый капитал» [16].

К середине 2000-х годов в США

работают более 560 частных грузовых железнодорожных компаний, шесть самых крупных из которых имеют выручку от 4 до 15 млрд. долларов в год. Американские железные дороги добились наименьшей в мире численности персонала на 1 км эксплуатационной длины путей – 0,8 – 0,9 работающих на 1 км пути (для сравнения – в России в 2000 г. было 16 работающих на 1 км пути. К январю 2011 г. этот показатель снизился до 11,6)⁶.

Благодаря наличию конкуренции, тарифные ставки на железных дорогах США являются одними из самых низких в мире. При пересчёте по паритету покупательной способности – самые низкие в мире, а при прямом пересчёте по валютным курсам (в центах на 1 тонно-км), ниже – ставки только в России (см. рис. 2 и 3).

К 2002–2003 гг. тарифные ставки в США снизились до исторического минимума: 1,5 – 1,6 ¢/т-км. В это время регулятором были приняты решения ограничивающие свободу слияний и поглощений. В результате тарифные ставки немного выросли, так как укрупнения компаний, если они происходят не по указке «сверху», от регулятора, а в ходе естественного развития могут снижать себестоимость за счёт эффекта масштаба или синергии от повышения эффективности использования ресурсов.



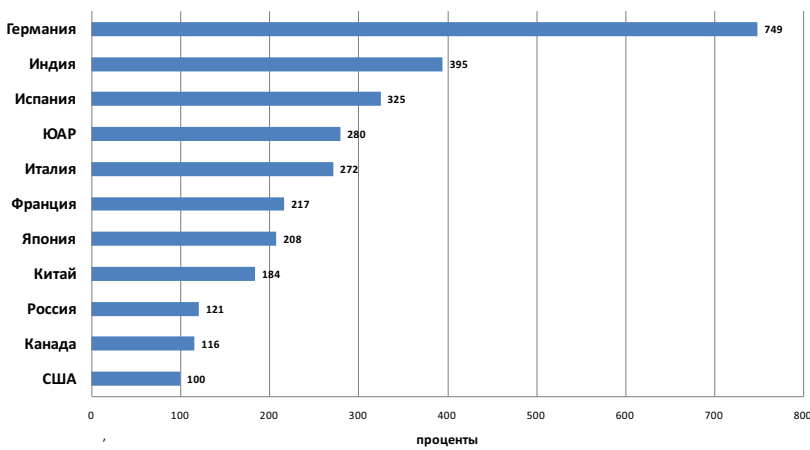
Источник: данные ИПЕМ

Рис. 2. Реальные доходные ставки за грузовые перевозки в различных странах мира (данные за 2006 г.)

⁵ Московский государственный университет путей сообщения. Сокращенно – МГУПС (МИИТ).

⁶ Численность сотрудников МПС РФ составляла в 2000 г. 1,6 млн. чел., численность сотрудников ОАО «РЖД» составляла на 01.01.2010 г. – 1,1 млн. чел, на 01.01.2011 г. – 0,98 млн. чел. Эксплуатационная длина сети «РЖД» соответственно – 86,0 тыс. км. в 2000 г. и 86,5 тыс. км. в 2010 и 2011 гг.





Источники: Americas Freight Railroads; ИПЕМ

Рис.3. Сравнение доходных ставок в различных странах (сопоставленных по паритету покупательной способности, США=100%), 2006 г.

Как отмечал в 2002 г. в «Railway Gazette International» Д. Бёрнс: «Повышение на 13 % тарифов по всей сети поднимет среднюю величину по США до 1,7526 \$/т-км. Однако если учесть все скрытые субсидии и отложенные расходы, фактически средний тариф увеличится до 1,9 – 2,0 \$/т-км, но по-прежнему будет самым низким в мире» [12].

Ещё одной важной чертой железных дорог США, напрямую связанной со свободой тарифов, является отмечаемая большинством исследователей особенность системы управления железными дорогами, построенной на системе добровольных контрактов как между участниками перевозочного процесса, так и между продавцами и покупателями транспортных услуг.

Тарифы и институты

Опыт США демонстрирует, 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 вертикально-интегрированных компаний – перевозчиков и собственников инфраструктуры. При этом в антимонопольном законодательстве США существуют механизмы защиты грузоотправителя от «диктата» монополиста, если в регионе нахождения предприятия есть только одна железная дорога. Например,

в определённых случаях суд может обязать железную дорогу – собственника инфраструктуры пропустить по своим путям подвижной состав другого собственника, подаваемый под погрузку предприятию-грузоотправителю. При определённом, достаточно высоком повышении тарифа⁷ регулятор может даже вмешаться в процесс ценообразования железнодорожной компании.

Но, как показал опыт, железнодорожные компании и грузоотправители вполне эффективно договариваются в рамках двусторонних переговоров, а обращение к помощи судебных инстанций и регуляторов по этим вопросам – носит в последние двадцать лет единичный характер.

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. Основным критерием работы железнодорожных перевозчиков становятся уровень их тарифов и сервиса. Если компания не справляется со своими обязанностями, она становится банкротом и уходит с рынка. Ни одному политику в США не придёт в голову самоубийственная мысль о финансировании железнодорожной компании (за исключением пассажирской) из государственного бюджета.

Таким образом, экономические институты и политическая культура не позволяют одному участнику стать доминирующим игроком.

Т. Макгрей в работе, посвящённой роли регуляторов в американской истории писал: «В представлениях американцев концентрация хозяйственной власти в руках огромных трестов и картелей угрожала традиционным экономическим свободам. Крупные объединения, возникшие в 1880-х годах, представляли опасность для независимых железнодорожных фирм, а также для фермеров, грузоотправителей и производителей» [17].

В результате, подобное отношение общественного мнения не позволило произойти монополизации в отрасли.

Независимые собственники вагонов

Начиная с 1970-х годов в США наблюдается устойчивый рост числа грузовых вагонов, принадлежащих различным не железнодорожным компаниям. Этот процесс отражает определённые экономические преимущества использования грузоотправителями собственного подвижного состава. Уже в 1980-х годах свыше 100 не железнодорожных компаний в США являлись владельцами вагонных парков, каждый из которых насчитывал более 500 единиц, а доля их суммарного парка составляла около 40 % от общего парка вагонов страны [18].

Важную роль в расширении парка вагонов, не принадлежащих железным дорогам, сыграл в своё время переход железных дорог при перевозках зерновых грузов от использования обычных крытых вагонов к специализированным крытым хопперам-зерновозам. Более высокая грузоподъёмность и ускорение операций погрузки-выгрузки стали важными показателями зерновых перевозок. Многие зерновые компании стали приобретать собственные вагоны, чтобы быть независимыми от железных дорог с точки зрения наличия подвижного состава. Аналогичные процессы происходили и в других сегментах. Ряд компаний не являются собственниками инфраструктуры, а владеют лишь вагонами и

⁷ Формально оцениваться должен не собственно рост тарифов, а рост рентабельности, считаемой по зависящей части издержек. Для обращения грузоотправителя к регулятору, этот рост должен быть на 180% или в 2,8 раза.

локомотивами. Другие компании владеют лишь вагонами и специализируются на их техническом обслуживании.

Парк грузовых вагонов, эксплуатируемый на территории США, составляет чуть больше 1,5 млн. единиц⁸. Примерно треть парка принадлежит железным дорогам первого класса, около трети – находится в собственности у региональных железных дорог, грузоотправителей или компаний, специализирующихся на эксплуатации специализированного подвижного состава (например, зерновозов), ещё чуть больше трети (в разные годы от 30 до 40%) – принадлежит банкам, лизинговым компаниям и прочим экономическим субъектам [19].

Компании – владельцы вагонов несут расходы по их техническому обслуживанию и ремонту, компенсируя их получаемой платой за пользование вагонами. Частные предприятия, владеющие железнодорожным подвижным составом, получают от железнодорожных администраций соответствующее разрешение на право пользования инфраструктурой.

Железные дороги предпочитают заниматься преимущественно перевозочной работой и, в меньшей степени, техническим обслуживанием вагонного парка, в особенности специализированных вагонов, имеющих довольно сложное оборудование, текущее содержание и ремонт которого (как считают американские железнодорожники) может быть качественнее и быстрее выполнен на предприятиях грузовладельцев.

Выводы

Суммируя опыт США в области либерализации железнодорожных тарифов и дерегулирования отрасли, можно отметить следующее:

1. Важнейшим элементом транспортной системы США является конкуренция между множеством транспортных компаний, как крупных, владеющих инфраструктурой, вагонами и локомотивами, так и мелких и средних, которые могут быть, например собственниками только подвижного состава (вагоны и/или локомотивы).

2. Отмена государственного регулирования железнодорожных грузовых тарифов в условиях жёсткой конкуренции между железнодорожными компаниями привела к снижению тарифов.

3. 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 том числе, за счёт внедрения более эффективной техники и использования более эффективных технологий).

4. 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, а также различных собственников инфраструктуры между собой. Важнейшим механизмом, оптимизирующим такое взаимодействие, является система гибких тарифов.

Литература

1. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.1. – М.: Эксмо, 2011. – 1200 с.
2. Питтман Р. Конкуренция на железных дорогах: что выбрать России? // Эко. – 2001. – № 8. – С. 13-29.
3. Саакян Ю.З., Трудов О.Г., Савчук В.Б. и др. Мировой опыт реформирования железных дорог. М.: ИПЕМ, 2008. – 276 с.
4. Сарычев В.Г. Экономическая история США – СПб, Тесса, 2002. – 271 с.
5. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. Книга 1. М.: Наука, 2002. – с. 109-382.
6. Фридман М., Фридман Р. Свобода выбирать. Наша позиция – М.: Новое издательство, 2006. – 356 с.
7. Доббин Ф. Формирование

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

8. Гурьев А.И. Из тупика. История одной реформы – СПб.: РЖД-Партнёр, 2008. – 800 с. [<http://guryevandrey.narod.ru/book.html>]

9. Кокурин И.М. Заграница нам... подскажет, или американский тарифный опыт // РЖД-Партнёр. – 2006. – № 8. – с. 30-32.

10. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / Пер. с англ. М.: Олимп-Бизнес, 2006. – 640 с.

11. Ахполов И.К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию. М.: ВНИТИ РАН, 2006. – 200 с.

12. Бёрнс Д. Цена прибыльности железных дорог США // Железные дороги мира. 2002, № 9. [<http://www.css-rzd.ru/zdm/09-2002/02184.htm>]

13. Мюррей Я. Уроки дерегулирования железных дорог США // Вектор транспорта. – 2014. – № 1. – с. 48-50. [<http://npogdps.com/handbook/vector/01-01-2014/>]

14. Арментано Д. Антитраст против конкуренции / Пер. с англ. М.: ИРИСЭН, Альпина Бизнес Букс, 2005. – 432 с.

15. Джонсон Д., Вуд Д., Вордлоу Д., Мэрфи-мл. П. Современная логистика. 7-е изд. М.: Издательский дом Вильямс, 2009. – 624 с.

16. Кожевников Ю.Н. Экономическое обоснование механизма ценообразования в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте / Дисс. ... доктора. экон. наук: 08.00.05/ М.: МГУПС (МИИТ), 1999. – 252 с.

17. McGraw T.K. Prophets of Regulation – Cambridge, MA: Harvard University Press, 1984. – p.77.

18. Анненков А.В. Управление транспортной компанией: Монография. – М.: ВНИТИ РАН, 2003. – 280 с.

19. Гартнер Е. Железные дороги США: особенности грузовых и пассажирских перевозок // Железные дороги мира. – 2007. – № 4. – с. 9-32.

⁸ Структура вагонного парка США по родам подвижного состава выглядит следующим образом: 36 % – полувагоны, 24 % – крытые (всех типов), 17 % – цистерны, 14 % – платформы и 9 % вагоны-рефрижераторы.