



## **Долгосрочная динамика показателей железных дорог: уроки для экономистов (на примере России и США)**

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

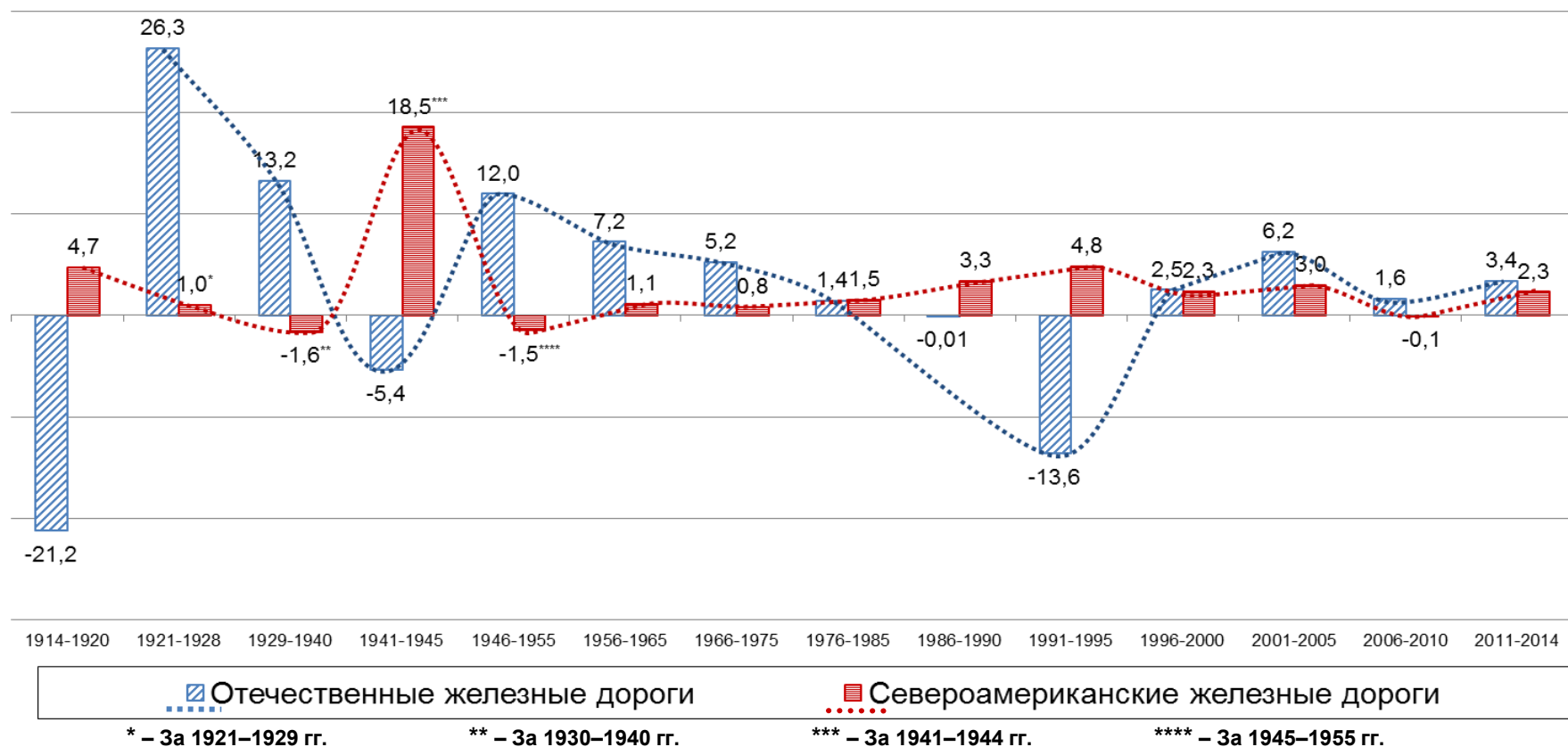
**МАЧЕРЕТ ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

Доктор экономических наук, профессор

Заведующий кафедрой Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

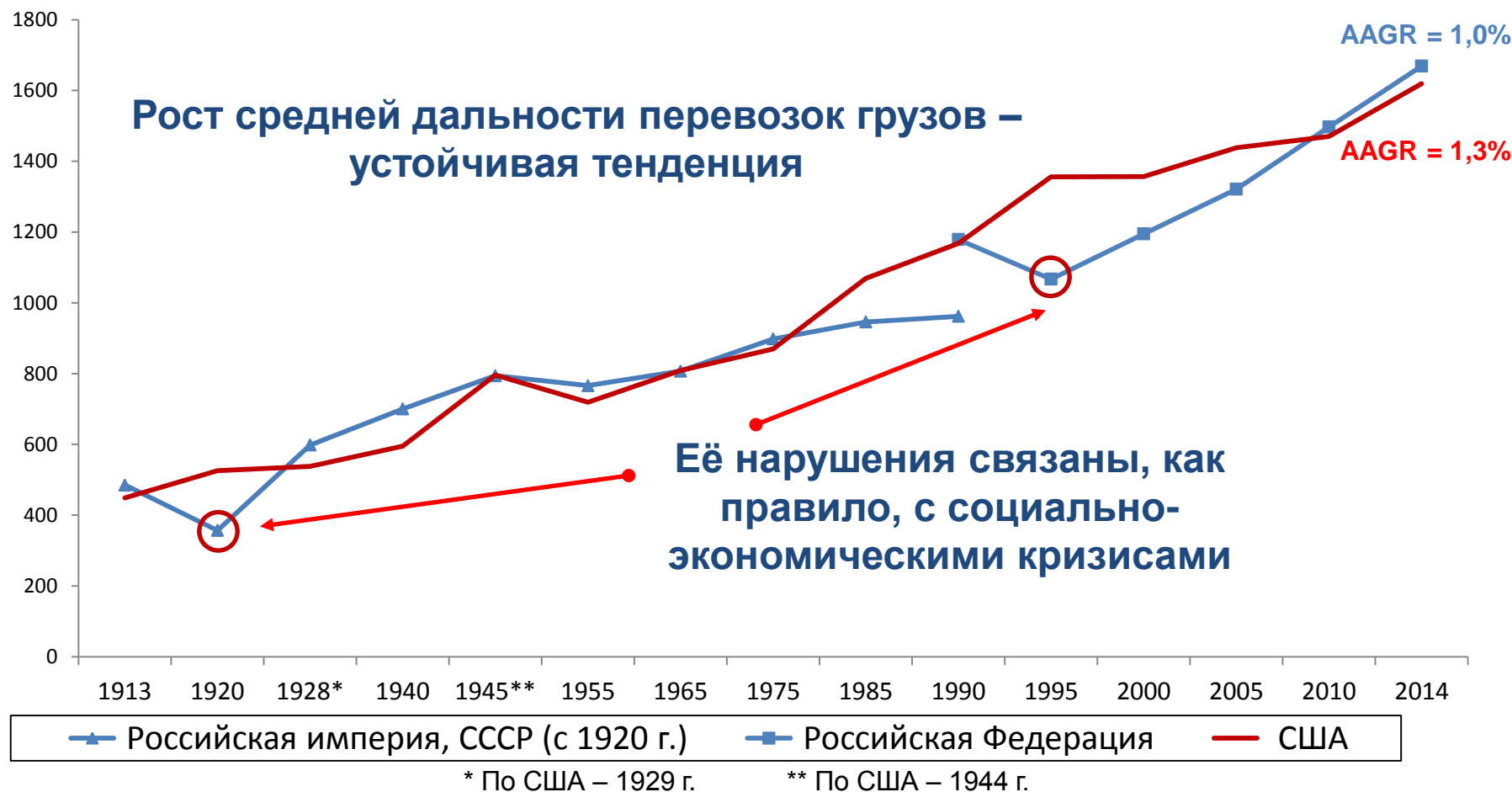
**23 мая 2017 г.**

# Динамика среднегодовых темпов прироста грузооборота на отечественных и североамериканских железных дорогах (%)



**В рыночной экономике спады сменяются подъёмами, замедление роста – ускорением. В централизованно планируемой – долгосрочная тенденция замедления темпов роста, переходящая в системный кризис.**

# Динамика средней дальности перевозок грузов на отечественных и североамериканских железных дорогах (км)



**Рост средней дальности перевозок характерен как для рыночной, так и для централизованно планируемой экономики. Это – одно из проявлений углубления разделения труда как всеобщего экономического закона.**

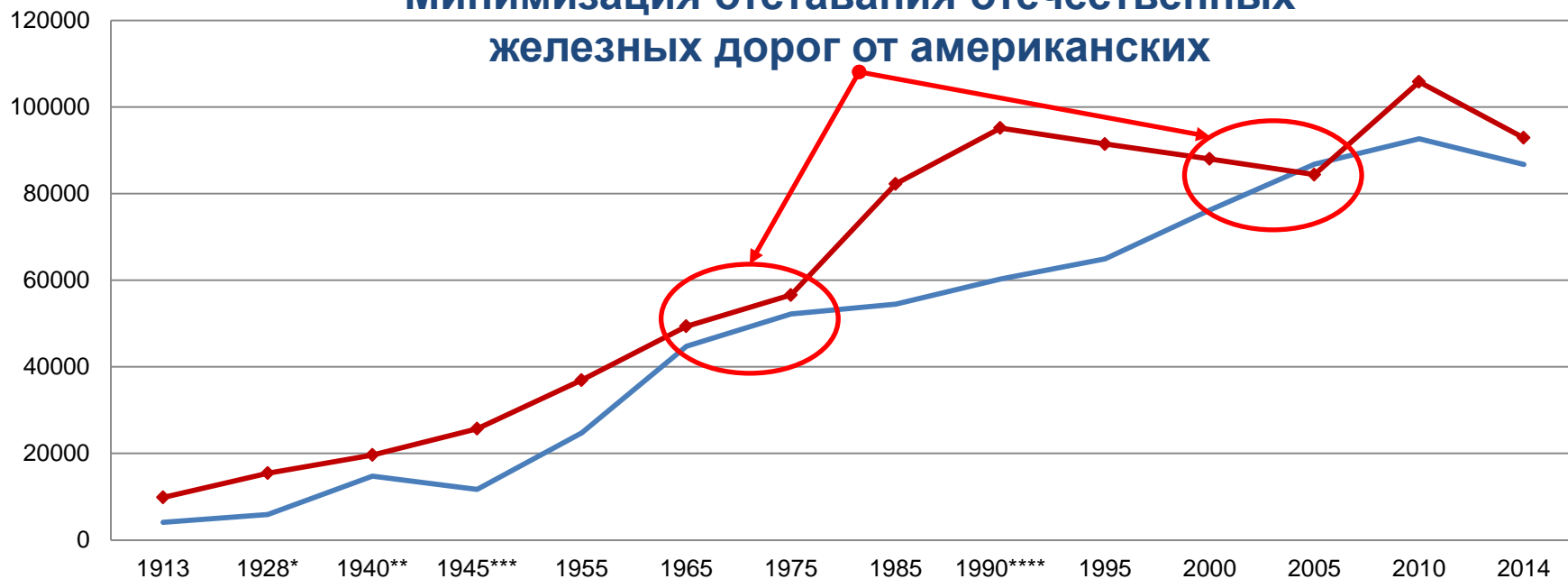
# Динамика грузонапряженности на отечественных и североамериканских железных дорогах (млн. ткм/км)



***В рыночной экономике создаются резервы транспортной инфраструктуры. В централизованно планируемой – дефицит инфраструктуры вынуждает использовать её на пределе возможностей.***

# Динамика производительности поезда на отечественных и североамериканских железных дорогах (ткм нетто/поездо-час)

## Минимизация отставания отечественных железных дорог от американских



— Отечественные железные дороги

— Североамериканские железные дороги

(за 1913 г. – Российская империя), за 1928-1985 – СССР, за 1991 г. – Российская Федерация

\* По США – 1929 г.

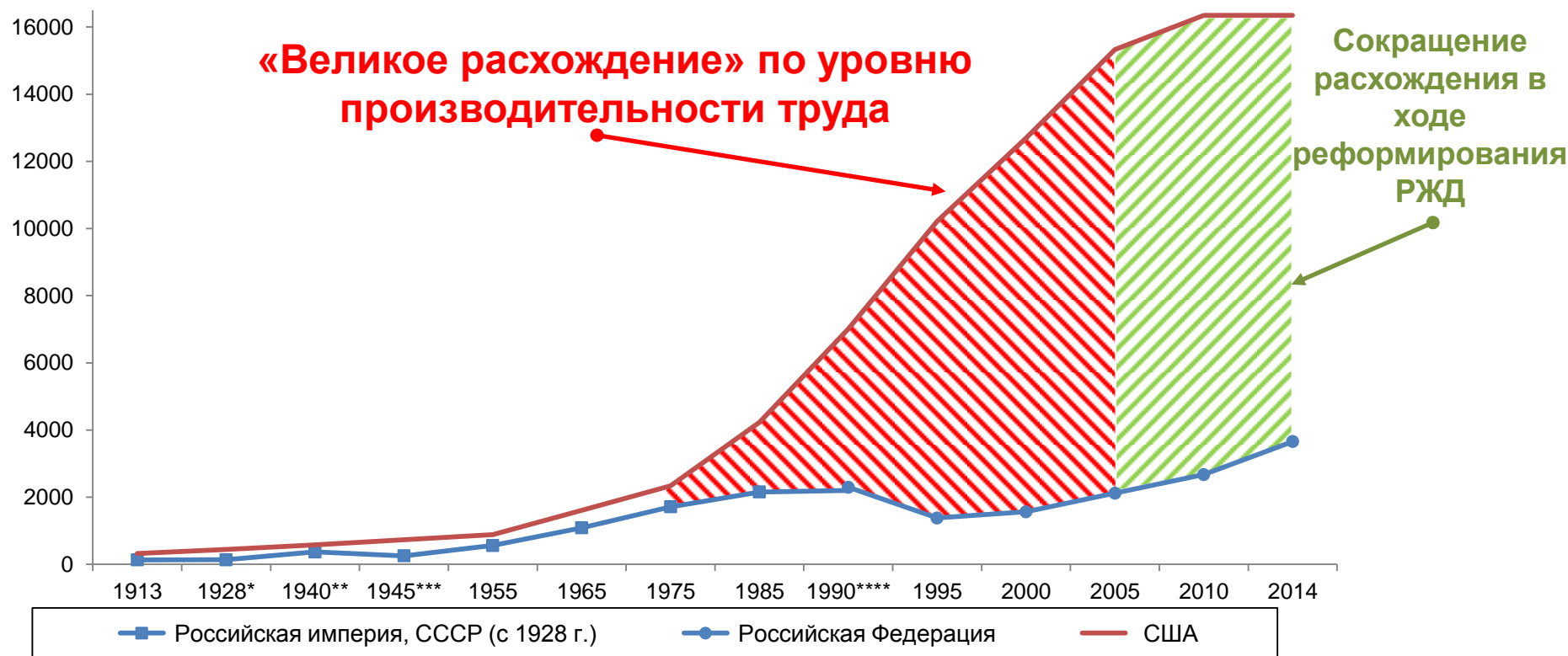
\*\* По США – 1939 г.

\*\*\* По США – 1944 г.

\*\*\*\* По Российской Федерации – 1991 г.

**Отставание отечественных железных дорог от североамериканских по производительности поезда было минимизировано в ходе социальных и хозяйственных преобразований 1950-х – 1960-х годов и в период восстановления рыночной экономики в России.**

# Динамика производительности труда на отечественных и североамериканских железных дорогах (тыс. ткм/ чел.)



\* По США – 1929 г.

\*\* По США – 1939 г.

\*\*\* По США – 1944 г.

\*\*\*\* По Российской Федерации – 1991 г.

*Во второй половине 1970-х годов, в период «застоя» советской экономики и начала либерализации американских железных дорог началось «великое расхождение» между нами по уровню производительности труда. В ходе реформирования российских железных дорог оно несколько сокращено.*

# Сравнительная динамика контингента и грузооборота на железных дорогах США I класса к уровню 1980 года



**В рыночных условиях в конкретных отраслях большее количество рабочих мест с меньшей производительностью замещается меньшим количеством рабочих мест с большой производительностью.**

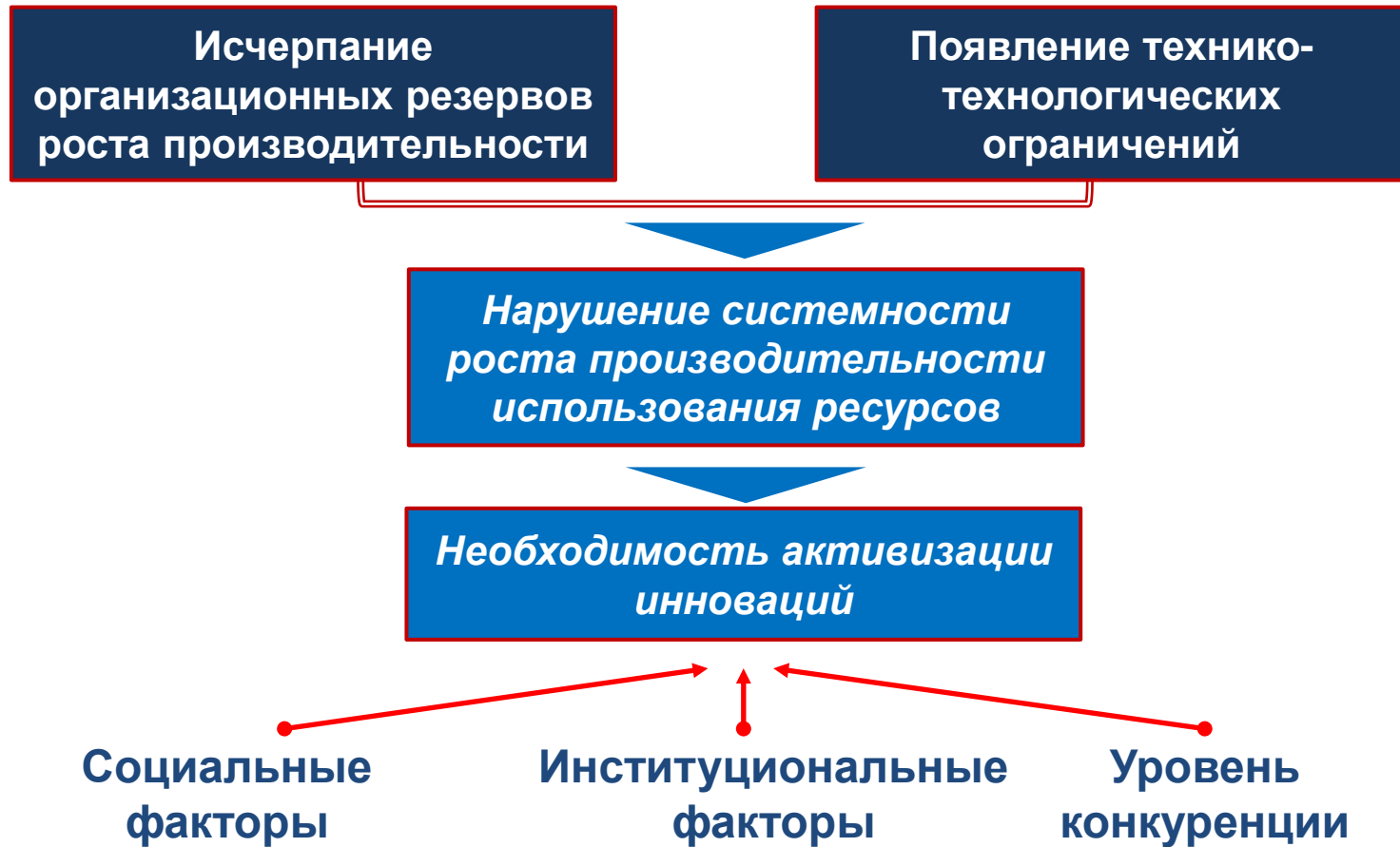
# Динамика удельных эксплуатационных затрат железных дорог США I класса к уровню 1980 года (в сопоставимых ценах)



**Дерегулирование и конкуренция – мощные стимулы к снижению затрат.**



# Ограничения роста производительности и проблема их снятия



## Рост доходной ставки

Возможность обеспечения приемлемой прибыли без снижения затрат

*Стабилизация удельных затрат*

*Экономические субъекты не стремятся к достижению математически оптимальных результатов, а довольствуются «достаточно хорошими»?*



**Благодарю за внимание!**

**МАЧЕРЕТ ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

Доктор экономических наук, профессор

Заведующий кафедрой Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)