



Buffett has not missed his advantage

23.11.2009



The purchase of the Burlington Northern Sante Fe (BNSF) railway company in the USA by the well-known investor Warren Buffett for an unbelievable \$34 billion has made a lot of noise in the transport sector. **Henry Posner III, another American railway magnate and Chairman of the Railroad Development Corporation**, is sharing his impressions of this deal with *RZD-Partner*.

[Q] Mr. Posner, what do you think are the main reasons for Buffett to buy a railway company? Railway transportation was never an easy or high-profit business; on the contrary, it requires hard work, responsibility and being forced to meet different (often controversial!) public interests. What could have stimulated Buffett to make such an investment?

[A] The Buffett investment represents the evolution of the rail industry as a mature, stable business in a deregulated environment. While it is true that railway transportation has never been an easy or high-profit business, it can be said that it is now a business where good management (and in the case of BNSF, excellent management) can earn a competitive profit as compared with the profitability of other industries. In other words, railways have evolved to the point where they are considered "normal" businesses.

With regard to the need for railways to also meet public interests, I would argue that these concerns were addressed in the USA long ago, in 1971 with the creation of Amtrak (to deal with the need for unprofitable passenger services) and in 1980 with deregulation (to deal with the need to compete with trucks and to restructure or shed unprofitable freight services). Before railways can be called upon to serve a broad variety of public interests, they must survive!

[Q] Can this deal signal a major strategic shift in transport development in the world? I mean, many politicians are constantly speaking of the need to develop railway transportations which are "greener" than auto transportations. Can it be so that Buffett felt this new trend and made a bet on the industry that's likely to gain government support and thus gain new profits in the near future?

[A] This is not as much a major strategic shift as a recognition that the industry has at some point in the recent past evolved to the point that Warren Buffett saw both economic value and strategic importance to the industry. In his typically-modest comments he has stated that with the benefit of hindsight he should have recognized the opportunity a bit earlier.

With regard to railways being "green", this is increasingly recognized worldwide but translating it to the bottom line is still difficult as railways are seldom paid extra by clients or the public sector just because they're "green".

[Q] Many explain that the deal means Buffett believes in the future growth of the national economy (and the global economy as well). What is your opinion about that: should we wait for the growth which can justify such a great investment into a railway company?

[A] Warren Buffett has stated that this is an investment in the future of the national economy, as opposed to a declaration that the recession is officially over and that railways will be the center of the universe going forward.

His investment reflects the economic fundamentals of railways as an important part of the national economy regardless of the state of that economy or the timing of any economic recovery.

[Q] Can such a step by Buffett have followers? Will it turn into a trend, so that financial investors buy railway assets?

[A] In the days following the Buffett announcement, many railway people in the US no doubt spent considerable time reflecting on their vision and good fortune in having gotten into the rail industry ahead of Warren Buffett; in my own case, that was a decision made more than 30 years ago! We are all feeling slightly wealthier and slightly smarter, but fundamentally the industry has not changed and the challenges remain the same.

After the euphoria and distraction, railway people went back to work, and the economics of the railway investment remain no different from any other industry; "every deal is a good deal if the price is right". That being said, we are holding our heads a bit higher...but not too high!

Interviewed by Ivan Stupachenko

<http://www.rzd-partner.com/interview/2009/11/23/348087.html>

[Original article published in Russian]



Баффетт не прогадал

19.11.2009



Приобретение в США известным инвестором Уорреном Баффеттом за невероятные \$34 млрд железнодорожной компании Burlington Northern Sante Fe (BNSF) наделало шуму в отрасли. Своим впечатлением от этой сделки с ИА «РЖД-Партнер.Ру» делится другой американский железнодорожный магнат, **председатель совета директоров Railroad Development Corp Генри Познер III (Henry Posner III)**.

– Господин Познер, как Вы думаете, что заставило господина Баффетта так вложиться? Железнодорожные перевозки сложно назвать высокодоходным и легким бизнесом. Да еще ведь надо удовлетворять общественные потребности, а значит, повышенное внимание беспокойной публики и властей гарантировано!

– Инвестиция Баффетта отражает эволюцию железнодорожной индустрии в зрелый, стабильный бизнес, работающий в дерегулированной среде. С одной стороны, перевозки по железным дорогам и в самом деле никогда не были простой и высокодоходной сферой деятельности, но, с другой стороны, можно сказать, что компания с хорошим менеджментом (а в случае с BNSF – с отличным менеджментом) способна получать прибыль, которая вполне сопоставима с прибылью в других отраслях. Одним словом, железные дороги достигли той точки развития, в которой их можно рассматривать как «нормальный» бизнес.

Что же касается общественных потребностей, то я скажу, что этим вопросом в США озаботились еще в 1971 году, когда была создана компания Amtrak, занимающаяся убыточными пассажирскими перевозками, и 1980-м, когда были дерегулированы тарифы, что позволило нам конкурировать с автомобильным

транспортом и реструктурировать либо ликвидировать невыгодные грузовые операции. Ведь вообще-то, прежде чем заниматься удовлетворением общественных благ, железные дороги должны обеспечить свое собственное выживание!

– Эта сделка может стать в каком-то смысле знаковой, скажем, сигнализировать некий стратегический поворот к железнодорожному транспорту как отрасли, в которую выгодно инвестировать? Правительства разных стран, устав от пробок по пути на работу, все больше говорят об экологичности рельсового транспорта, его преимуществах по отношению к автомобильному. Складывается впечатление, что Баффетт просто учуял, куда дует ветер государственной политики, и быстро пристроил капитал в дело, которое даст хорошие дивиденды.

– Это не столько поворот, сколько признание того, что индустрия доросла до уровня, когда Баффетт увидел в ней ценность как с точки зрения экономики, так и стратегической важности. В своих традиционно скромных комментариях он даже сказал, что мог бы заметить это и раньше. Что же касается экологичности железнодорожного транспорта, то этот факт по всему миру признается, конечно, все больше и больше, но вот в результате данное признание пока не переводится. Клиенты и общество как-то не стремятся доплачивать железным дорогам за то, что они более «зеленые», чем автомобили.

– Многие объясняют обсуждаемую нами инвестицию тем, что Баффетт уверен в росте американской экономики, а следовательно, и транспортного бизнеса. Что думаете Вы, стоит ли ожидать такой рост, который оправдает вложения в перевозки в размере \$34 млрд?

– Скорее, инвестиция Баффетта отражает значение железных дорог как одной из фундаментальных частей национальной экономики, вне зависимости от того, в каком состоянии эта экономика находится и когда возможен выход из рецессии. То есть вложение более фундаментальное, менее ориентированное на какие-то краткосрочные факторы.

– Как вообще в железнодорожных кругах восприняли решение Баффетта?

– Сразу после объявления о сделке многие люди, работающие в отрасли железнодорожных перевозок, без сомнения, потратили значительное время, размышляя над тем, как же они удачливы и дальновидны, поскольку вошли в этот бизнес задолго до Баффетта. Вот что касается меня, так я принял такое решение еще 30 лет тому назад! И мы, конечно, чувствуем себя сейчас немного богаче и опытнее, но по большому счету как-то фундаментально отрасль не изменилась и вызовы остаются все теми же. После эйфории надо возвращаться к работе, а реалии таковы, что принцип экономики железнодорожных перевозок не отличается от принципа, который работает в других отраслях: «каждая сделка – хорошая сделка, если цена правильная». Мы держим свои головы немножко выше... но не очень высоко!

Беседовал Иван Ступаченко

<http://www.rzd-partner.ru/interview/2009/11/19/347983.html>