



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/11
6 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,
пункт 5 повестки дня)

**ОТКРЫТЫЙ ОБЗОР АСПЕКТОВ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

Представлено Международным союзом железных дорог (МСЖД)

В продолжение представленного Международным союзом железных дорог (МСЖД) сообщения о важности железных дорог на транспортном рынке, которое было сделано на пятьдесят четвертой сессии Рабочей группы (TRANS/SC.2/194, пункт 17), МСЖД подготовил записку, отражающую такие аспекты, как эффективность, новаторские методы, пропускная способность, конкуренция, управление, нормативные положения и т.д. в рамках железнодорожной системы; эта записка представляется на рассмотрение Рабочей группы.

Настоящий документ является рабочим документом, который призван стимулировать обмен мнениями, провести более обстоятельное обсуждение, ознакомить с новой информацией и/или дать возможность рассмотреть известные стратегии, доводы или точки зрения под новым углом. Этот документ не является документом с изложением позиции МСЖД, и его публикация не отражает консенсусное мнение членов МСЖД или согласие с их стороны. Настоящий документ также не обязывает членов МСЖД придерживаться каких-либо высказанных в нем точек зрения.

ОТКРЫТЫЙ ОБЗОР АСПЕКТОВ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В настоящем документе излагается частное мнение в целях стимулирования более обстоятельного обсуждения аспектов политики в области железнодорожного транспорта. В первых четырех разделах этого документа рассматриваются некоторые широко используемые и часто приводимые в качестве примеров точки зрения в отношении железнодорожного транспорта¹. В остальных разделах рассматривается ряд связанных с этой темой актуальных вопросов.

"Европейской системе железнодорожного транспорта по-прежнему не хватает эффективности и новаторских подходов..."

По существу в основе этой позиции лежат весьма ненадежные доводы с точки зрения объективности или количественных критериев. Нет какого-либо общепризнанного метода определения общей эффективности железнодорожного транспорта. Поскольку железные дороги функционируют в совершенно разных условиях, то какие-либо надежные способы сопоставления железных дорог с другими отраслями (как транспортными, так и не транспортными) отсутствуют. Предпринимались попытки использовать данные о четкости и надежности работы железных дорог для определения уровня их эффективности, однако: а) это не единственный аспект, который необходимо учитывать, и б) не существует объективного способа установления целевого уровня, отсутствуют какие-либо методы сопоставления с другими видами транспорта (которые также сталкиваются с проблемами в этой сфере), и к тому же в этой методике редко учитываются издержки.

Один из критериев "неэффективности", который можно использовать в качестве довода применительно к железным дорогам - это размер государственной и другой финансовой помощи, однако современные взгляды не признают такую помощь, как финансирование дефицита, и сейчас рассматривают подобные выплаты как приобретение железнодорожных транспортных услуг для населения: по существу "субсидируется" пассажир, и если общество больше не желает оплачивать эти услуги, то теоретически оно может от них отказаться.

Что касается новаторских подходов, то имеется несколько областей, в которых железные дороги занимают передовые позиции: использование компьютеров на всех

¹ Цитаты, используемые в первых четырех заголовках, по существу взяты из вступительной части приглашения на конференцию, состоявшуюся в Риме в феврале 2001 года.

уровнях хозяйственной деятельности (рост наблюдается с 60-х годов), применение автоматизированных систем сигнализации, автоматизированных систем отслеживания и определения местонахождения (с 70-х годов), высокая скорость движения (до 200 км/ч в период до и после второй мировой войны) и эксплуатация поездов, способных развивать очень высокую скорость (уже эксплуатируются поезда, способные развивать скорость до 300 км/ч с конца 70-х годов, а при наличии специальных условий - свыше 500 км/ч), рост благосостояния персонала железных дорог и уровень безопасности. Как отметил г-н Медорн (ДВ АГ), железные дороги, по его мнению, являются одной из ведущих "высокотехнологичных" отраслей. Безусловно, существуют некоторые недостатки, которые железные дороги должны устранить (однако зачастую это касается сфер деятельности, к которым транспортные стратегии редко имеют какое-либо отношение).

"Железнодорожный транспорт, по всей видимости, не способен увеличить свою пропускную способность..."

С коммерческой точки зрения пропускная способность железных дорог должна соответствовать транспортным потребностям (существующим или потенциально установленным). Именно в этом заключается отличие железнодорожного транспорта от автомобильного транспорта. В случае привлечения дополнительного объема перевозок пропускную способность можно увеличить посредством создания новых линий и строительства дополнительных путей, однако: а) такие расходы должны быть оправданы в финансовом отношении, и б) так или иначе это отражается на обществе.

"Рыночная доля железнодорожного транспорта продолжает уменьшаться..."

В период с окончания войны и до сегодняшнего дня грузооборот на железнодорожном транспорте возрастал во всех странах ЕС, за исключением Великобритании. В течение всего этого периода около 50% перевозок осуществлялось в международном трансграничном сообщении без перевалки и без прерывания рейсов.

Несмотря на бытующее мнение, понятие так называемой "рыночной доли железнодорожного транспорта" или "процентной доли в распределении перевозок по видам транспорта", которое часто используется как доказательство снижения объема железнодорожных грузовых перевозок, по всей видимости, является неточным и в значительной степени вводит в заблуждение, поскольку:

- i) Данные приводятся применительно ко всему объему перевозок, однако железные дороги не участвуют в конкурентной борьбе за значительную часть этих перевозок. Как отмечает МСАТ, "около 85% [грузовых автомобилей]

относятся к категории транспортных средств небольшой грузоподъемности, т.е. по своим размерам они не больше автофургона. Главным образом такие автомобили используются для развозки товаров на короткие расстояния, например для доставки пищевых продуктов в магазины на местах". Причем это делается еще до исключения из этого учета перевозок грузов в расположенные вдали от железной дороги места или из таких мест, а также перевозок грузов очень малыми партиями либо грузов, которые по какой-либо иной причине не пригодны для транспортировки по железным дорогам.

- ii) Не существует также способов, с помощью которых можно было бы установить долю железных дорог на сегментах рынка, в которых они заинтересованы, на "глобальном" уровне. Любой рынок можно объективно оценить только на совершенно конкретном уровне, например как рынок поставок угля на электростанцию или высокоскоростных пассажирских перевозок поездами "Талис" до Брюсселя (в таких ситуациях рыночная доля железнодорожного транспорта часто оказывается весьма значительной).
- iii) В любом случае данные о рыночной доле не являются показателем финансового благосостояния или эффективности предприятия.
- iv) И последний, но тем не менее важный довод сводится к тому, что процентное соотношение за ряд лет, используемое для определения "рыночной доли", является статистически неверным показателем, поскольку пересчет общего количества перевезенных грузов (общего объема перевозок) в фиксированный итог (100%) существенно искажает все данные, используемые для составления этого итога.

"Этот сектор по-прежнему характеризуется недостаточным уровнем конкуренции..."

На тех сегментах транспортного рынка, на которых железнодорожный транспорт действительно конкурирует с другими видами: легковым автомобильным, грузовым автомобильным, автобусным, воздушным, внутренним водным, нефтепроводным транспортом и каботажными морскими перевозками, - ведется очень ожесточенная конкурентная борьба. И тот факт, что пассажирооборот и грузооборот на железнодорожном транспорте абсолютно не снижаются, а в секторе пассажирских перевозок этот показатель, напротив, возрастает, позволяет предположить, что железные дороги предлагают заказчику - будь то компании, частные лица или национальные/

региональные/местные власти - услуги более высокого качества по сравнению с другими видами транспорта; одним словом, в этом случае железные дороги вполне конкурентоспособны.

Безусловно, конкуренция "на железных дорогах" практически отсутствует, хотя такая конкуренция и имела место в прошлом, однако в целом история продемонстрировала ее негативную роль. Вместе с тем необходимо констатировать, что и сегодня нелегко определить, какой может быть действительная широкомасштабная конкуренция "на железных дорогах". Основная причина этого, по всей видимости, заключается в том, что, поскольку речь идет о рельсовой транспортной системе, все транспортные единицы (поезда) взаимозависимы в рамках сети с четко определенной пропускной способностью и географическим охватом, поэтому конкуренты никогда не могут быть полностью свободными по отношению друг к другу. Эта особенность совершенно по-иному проявляется на любом другом виде транспорта. Поэтому масштабы возможной конкуренции "на железных дорогах" представляются ограниченными.

По всей видимости, единственная форма конкуренции "на железных дорогах" в реальном виде могла бы существовать только между поездами, движущимися по параллельным путям: подобных примеров крайне мало, и по очевидным причинам такая конкуренция в широких масштабах невозможна.

Также возникают некоторые вопросы относительно размера рынка и его способности выдержать давление со стороны значительного числа участников, однако этот вопрос до сих пор никем не изучался. Более вероятный сценарий предполагает деление рынка определенным числом участников на основные и вспомогательные сегменты с весьма ограниченными масштабами непосредственной конкуренции "на железных дорогах" в конкретных сферах.

Свобода управления

Если ожесточенная конкуренция между различными видами транспорта не позволила повысить эффективность и снизить затраты, о чем так много спорят, можно ли этого ожидать в рамках одного вида транспорта от конкуренции, которая сама по себе вызывает большие сомнения? Или этот анализ ошибочен?

После окончания второй мировой войны, а в некоторых случаях и раньше, все железные дороги в Европе контролировались правительствами. И хотя широко распространено мнение о том, что значительная часть предприятий, обслуживающих общество в целом, должно принадлежать государству, все большую поддержку получает

принцип, согласно которому по существу государство не является оптимальной организацией для управления хозяйственной деятельностью. Выясняется, что качества, присущие хорошему политику или хорошему гражданскому служащему, отличаются от качеств, которые нужны хорошему бизнесмену и даже в еще меньшей степени "предпринимателю" в широком понимании этого слова.

Очевидно, что государство стремится не допустить реформирования железнодорожной системы, пытаясь сохранить ее в неизменном виде, поскольку это более безопасный путь, вызывающий наименьшие разногласия. Поэтому такая система медленно реагирует на изменения, происходящие на рынках и в окружающем ее мире. Железнодорожные линии нельзя закрыть, как нельзя и поднять цены, поскольку эффект будет неблагоприятным, но тем не менее предполагается, что предприятия должны нести ответственность за финансовые последствия. Усилия направляются на устранение возникающих при этом противоречий, а не на поиск новых возможностей.

Обращалось также внимание и на другую сторону проблемы, а именно на то, что правительства должны снять ограничения, предоставить железным дорогам полную свободу действий, поддержать их в финансовом плане, чтобы затем они либо начали нормально работать самостоятельно, либо прекратили свое существование.. Теоретически железные дороги функционировали бы более эффективно, если бы правительства не предъявляли к ним противоречивые требования, а альтернатива финансового успеха или неудачи нацелила бы управляющих на поиск рациональных и наиболее рентабельных решений, как это происходит в любой другой отрасли.

Директива 91/440 ориентирована именно на это. Однако государства не намерены предоставлять железным дорогам такую свободу.

Помимо догматической уверенности в определяющей роли конкуренции Комиссия, вероятно, надеется использовать конкурентную борьбу в качестве своего рода "троянского коня" для навязывания условий, на которые государства в противном случае никогда бы не согласились. Вопрос заключается в том, могут ли усилия, направленные на стимулирование конкуренции "на железных дорогах", сами по себе привести к непредвиденным и нежелательным последствиям.

При государственном контроле над железными дорогами фактически ими руководит "теневой кабинет" в составе трех министров: премьер-министра, министра финансов и министра транспорта, которые в конечном счете и несут за них ответственность. Если по какой-либо причине население считает работу железных дорог неудовлетворительной, то вину за это следует прежде всего возлагать на этот "теневой кабинет", а не на

управляющих, пытающихся выполнить его изначально невозможные противоречивые требования. Если любое другое предприятие начинает плохо работать, кого обычно увольняют в первую очередь?

Либерализация и регулирование

"Либерализовать" означает сделать либеральным. "Либеральный" - не простое слово для объяснения или "перевода", как это может показаться на первый взгляд, поскольку часто оно используется в специфических контекстах: либеральная партия, либеральные взгляды, либерально настроенный мыслитель, либеральная оценка, либеральный подход. Безусловно, все эти слова основаны на понятии "свободный", предполагающем какое-либо сравнение в плане толерантности, щедрости, меньших ограничений и меньшего количества сдерживающих факторов. Поэтому в целом речь может идти об использовании не совсем обычного слова, которое, возможно, даже предполагает неопределенность значения или неопределенность процесса. Очевидно также, что оно отличается от слова "liberate", которое означает "освободить".

В любом случае парадокс заключается в том, что этот процесс "освобождения" приводит к совершенно противоположным результатам, что, казалось бы, противоречит здравому смыслу. Он влечет за собой усиление контроля и регулирования по сравнению с тем, что было раньше. Классическим примером является Великобритания, где до приватизации государственный контроль практически отсутствовал, сейчас же контроль со стороны правительства и других учреждений, вероятно, достиг беспрецедентных масштабов по сравнению с любым другим периодом в истории. Другие страны и Европейская комиссия следуют по такому же пути, предлагая создавать все новые и новые регламентирующие органы.

Если конкуренции отводится определяющая роль в том смысле, что она должна способствовать повышению эффективности и сокращению затрат, то, как правило, предполагается, что давление и стимулирующее воздействие должны оказываться через "рыночные силы". Считается, что регламентирующий механизм, необходимый для ограничения нежелательных побочных эффектов, должен быть минимальным, для того чтобы "рыночные силы" могли проявиться в полной мере. В противном же случае они будут нейтрализованы. На железнодорожном транспорте такой механизм, по всей видимости, настолько неповоротлив, что это нарушает равновесие рыночных сил и приводит к совершенно противоположному сковывающему эффекту.

Поразительно, но "пакет инфраструктурных мер" противоречит своей собственной цели, способствуя созданию именно такого излишне неповоротливого механизма.

Железные дороги в США были практически парализованы чрезмерно жестким регулированием, пока в 1980 году не был принят закон Стаггера, в соответствии с которым было проведено дерегулирование этого сектора, и он вновь стал в коммерческом плане эффективным.

Приватизация предприятий коммунального обслуживания в Великобритании (газ, электричество, телефон и водоснабжение) позволили добиться значительных и ощутимых преимуществ для потребителя, по крайней мере в первых трех из перечисленных секторов. Для каждого предприятия коммунального обслуживания были созданы регламентирующие органы для регулирования работы тех монополий, которые нельзя было ликвидировать и в которых рыночные силы не действовали. Важно отметить, что эти регламентирующие органы в значительно меньшей степени вмешиваются в работу предприятий и их роль менее заметна в обществе по сравнению с регламентирующими органами, созданными для контроля железнодородной системы Соединенного Королевства, в функционирование которой к тому же постоянно вмешивается правительство.

Разделение инфраструктуры

В данном случае речь также идет об очень интересном эксперименте, который был предложен, несмотря на отсутствие какого-либо анализа, и первоначально базировался на "автотранспортной модели", однако при этом не проводилось никаких полномасштабных исследований по вопросу о различиях между автомобильным и железнодородным транспортом. Такой подход стал использоваться железными дорогами в качестве одного из способов решения проблем долгового бремени. Первой страной, принявшей принцип разделения функций, явилась Швеция.

В настоящий момент еще трудно определить, насколько это выгодно для железнодородных систем или потребителей услуг железнодородного транспорта.

Преимущества? Инфраструктура, которая предоставляется железнодородному оператору практически бесплатно (например, в Швеции), безусловно, весьма привлекательна для железнодородного оператора, если только на это согласятся правительство и избиратели. В противном же случае...

Отрицательные стороны? На железнодородном транспорте на долю расходов за железнодородную инфраструктуру приходится значительно большая часть затрат по сравнению с другими видами транспорта. С точки зрения эксплуатации или производства

железнодорожные пути в существенно большей степени являются частью железнодорожного предприятия, чем на других видах транспорта, напоминая в этом смысле заводское оборудование. Капиталовложения в железнодорожную систему связаны с выбором и компромиссами между потребностями в инвестициях в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав.

Некоторые специалисты-железнодорожники все чаще говорят о необходимости тесного взаимодействия железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Железные дороги, работа которых не может не вызывать восхищение, например в США и Японии, сохранили железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав в рамках одного основного предприятия, предоставляя свои железнодорожные пути для движения поездов, принадлежащих другим компаниям, на коммерческой основе, при этом даже не возникает вопроса о конкуренции "на одних и тех же путях".

Сборы за инфраструктуру

В зависимости от того, выполняет ли управляющий инфраструктурой функции контролирующей администрации как на автомобильном транспорте, либо является коммерческим предприятием или чем-то средним, что сопряжено с определенными неудобствами, ответ на вопрос о взимании сборов за инфраструктуру предполагает применение совершенно разных подходов. Например, принцип предельных издержек может оказаться эффективным для автотранспортной модели, но не для коммерческой модели.

Специалисты заявляют, что сборы за пользование автомобильными дорогами, основанные на предельных издержках, даже перекрывают общие затраты на автомобильном транспорте. Однако, по мнению специалистов, сборы за пользование железнодорожной инфраструктурой, основанные на предельных издержках, не покрывают даже части общих издержек. Как далеко намерено пойти правительство для устранения такого дефицита и в какой степени его можно устранить путем взимания сборов, превышающих размер предельных издержек?

Известно, что в Швеции сборы за пользование инфраструктурой составляют около 10% дохода железных дорог, остальные же 90% поступают от государства. Размер сборов установлен по аналогии со сборами за пользование автомобильными дорогами (которые сами по себе в Швеции не настолько уж низки), в результате чего железнодорожные сборы покрывают только около 50% затрат на текущее содержание, т.е. они не покрывают всех предельных издержек.

В Италии управляющий инфраструктурой относится к операторам подвижного состава как к "клиентам", однако по своему статусу он является некоммерческой организацией.

При фиксированной форме взимания сборов необходимо знать механизм передачи воздействия рыночных сил от конечного потребителя к управляющему инфраструктурой для обеспечения того, чтобы управляющий инфраструктурой не просто "бездействовал" и "повышал размер сборов" для покрытия увеличивающихся затрат, а постоянно стремился к сокращению издержек и таким образом размера сборов.

Как только уровень сборов за пользование инфраструктурой переходит за нулевую отметку или превышает минимальный размер, может ли это привести к каким-либо непредвиденным последствиям? Множество споров связано с тем, насколько сложившиеся системы благоприятствуют деятельности уже работающих на рынке компаний или появлению новых предприятий. Ведутся также споры о том, может ли оператор эксплуатировать дополнительные поезда за незначительную плату и каковы потенциальные последствия этого. Другие же последствия обсуждались весьма поверхностно либо вообще не обсуждались. Например, в случае использования систем, учитывающих пройденное расстояние или понесенные расходы, может быть достигнут одинаковый уровень затрат для грузовых поездов и для поездов ТЖВ. Предприятия ТЖВ вполне способны нести такие расходы, однако это может оказаться трудным для компаний, занимающихся грузовыми перевозками. Каковы будут последствия с точки зрения стимулирования определенных видов перевозок или воспрепятствования им? Нужно ли устанавливать дифференцированные расценки, с тем чтобы создать возможности для правильного соотношения видов перевозок или достижения определенных стратегических целей и, если да, в каком направлении следует ориентировать систему ценовой дифференциации?

Нецелесообразно ли устанавливать более высокие цены для ТЖВ, поскольку для их обслуживания к железнодорожной инфраструктуре предъявляются гораздо более жесткие требования, чем в случае грузовых перевозок? Либо для ТЖВ цены должны быть снижены, поскольку высокоскоростные поезда требуют значительно меньшей пропускной способности, чем грузовые поезда? Или компании ТЖВ должны платить больше, поскольку они способны покрыть расходы в случае более высоких сборов, а грузовые железнодорожные компании - меньше, поскольку они не способны выдержать такую ценовую конкуренцию? Очевидно, что использование разных механизмов ценообразования приведет к разным последствиям, поэтому необходимо знать, какова должна быть цель взимания сборов и будет ли эта цель достигнута?

По существу некоторые из устремлений управляющих инфраструктурой, направленных на коммерциализацию железнодорожных перевозок с учетом сложившихся структур и уровней взимания сборов, по всей вероятности, носят чисто умозрительный характер. Именно обслуживаемый район, а не управляющий инфраструктурой диктует условия, определяющие особенности железнодорожного сообщения. Так, например, квалифицированно выбранные методы маркетинга и тщательно продуманная система ценообразования вряд ли способны существенно изменить характер линии пассажирских перевозок в сельской местности, линии, соединяющей пригород с центром крупного города, или линии в промышленной зоне, используемой только для грузовых перевозок.

Автомобильный транспорт в противовес железнодорожному транспорту

Попытки найти доказательства в поддержку концепции, согласно которой железные дороги могут быть более конкурентоспособными по сравнению с автомобильным транспортом при перевозках на большие расстояния, не увенчались успехом. Нужно идти дальше, чтобы достичь более глубокого и менее упрощенного понимания принципов функционирования автомобильного и железнодорожного транспорта.

Тем не менее подобные попытки все же приводят к тому, что вновь за основу берется старая упрощенная, но удобная в использовании теория конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом. Необходимо еще провести тщательный анализ, однако уже сейчас очевидно, что конкуренция между автомобильным и железнодорожным транспортом по существу весьма ограничена. Кроме того, даже если и ясно, что автомобильный транспорт способен конкурировать с железными дорогами на любом сегменте рынка железнодорожных перевозок (хотя уровень воздействия в случае перевозок большегрузными автомобилями для некоторых общин может оказаться неприемлемым), этого абсолютного нельзя сказать о конкуренции со стороны железнодорожного транспорта. Поэтому требуется более глубокое понимание принципов рыночного функционирования. Автомобильный транспорт создал собственные конкретные рынки, как это когда-то было сделано железнодорожным транспортом, причем эти рынки закрыты для железнодорожных предприятий. Необходимо осознать, что экономика стран не может обойтись без автомобильного транспорта, и совершенно нереалистично полагать, что железные дороги могут полностью заменить автомобильный транспорт. Однако развитие сектора перевозок не сводится лишь к простой конкуренции между двумя видами транспорта. Железные дороги по-прежнему способны создавать собственные рынки, например в сфере высокоскоростного сообщения и комбинированных перевозок, и железнодорожный транспорт по-прежнему играет крайне важную роль. Необходимо оптимальным способом использовать сильные стороны обоих видов транспорта.

Монополия

Одним из широко распространенных мифов является утверждение о монополии железных дорог. Действительно, у железных дорог имеются собственные железнодорожные пути и до сих пор во многих случаях этими железнодорожными путями пользуется только одна железнодорожная компания, однако из этого совершенно не следует, что железные дороги обладают монополией на перевозки. Как указывалось выше, железнодорожная инфраструктура и перевозочная деятельность в значительно большей степени взаимосвязаны, чем на других видах транспорта, при этом ни у кого не вызывает возражений тот факт, что автомобилестроители владеют собственными заводами или что металлурги распоряжаются собственными доменными печами. Крайне незначительно число потребителей, которые не по своей воле пользуются услугами железнодорожного транспорта. В той или иной степени каждый потребитель обладает правом выбора. Выбор видов транспорта может оказаться непростым вопросом, однако тот факт, что этот выбор крайне затруднен, не означает, что он не существует. Иными словами, никого не принуждают пользоваться железнодорожным транспортом. Очень многие и не пользуются им. Те же пассажиры, которые выбирают этот вид транспорта, делают это потому, что общий пакет услуг оказывается для них наиболее приемлемым. Задача, которая стоит перед железными дорогами, - в максимально возможной степени повысить привлекательность железнодорожных услуг для потребителей. Однако не нужно больше говорить о "монополии".

Существуют ли какие-либо позитивные аспекты?

Безусловно существуют. Вероятно, справедливо отметить, что приблизительно до 1988 года (когда был подготовлен первый проект директивы 91/440 и когда железнодорожная инфраструктура уже была отделена от перевозочной деятельности в Швеции и в Соединенном Королевстве, по инициативе г-жи Тэтчер была проведена приватизация) министры транспорта 12 государств-членов, руководящие кадры (и персонал) железных дорог приспосабливались к этой ситуации "кто как мог". Естественно, существовали прежние щекотливые вопросы, прежние противоречивые требования, прежние трудности в покрытии расходов за счет доходов, извечная проблема, связанная с поиском путей устранения этих трудностей, если расходы превышали доходы, однако ответы были неизменными, как и прежде, и складывающаяся ситуация напоминала прошлые годы. Некоторым удавалось лучше приспособиться к этой не совсем благоприятной, но знакомой ситуации. Некоторые делали решительные попытки изменить сложившуюся ситуацию, однако такие попытки были сопряжены с огромными

трудностями, и в конечном счете достигнутые результаты носили весьма ограниченный характер.

После 1988 года положение полностью изменилось. Мир, в котором раньше существовали железные дороги, был перевернут с ног на голову, общепризнанные теории стали оспариваться, наступила эпоха неопределенности, и никто уже больше не чувствовал себя комфортно. Там, где радикальные перемены даже нельзя было себе представить, они стало реальностью, что создало потенциальные возможности для изменения к лучшему.

Удалось ли воспользоваться сложившейся ситуацией и произошли ли какие-либо изменения к лучшему?

Дальше всех по пути радикальных перемен пошла Великобритания, где уже в течение достаточно длительного времени действуют новые механизмы, что позволяет сделать некоторые предварительные выводы. В ситуации, которая по-прежнему представляется весьма запутанной, а после аварии в Хатфилде, по мнению некоторых, и вообще полностью лишена какой-либо ясности, можно выделить три потенциально позитивных элемента:

- 1) Объем пассажирских перевозок возрос в абсолютно непредсказуемых размерах и значительно превысил уровень, который можно было бы объяснить экономическими условиями, тарифными ограничениями или перегруженностью автомобильных дорог.
- 2) Правительство готово (некоторые сказали бы - "даже вынуждено") вкладывать больше средств в железные дороги.
- 3) На железнодорожном транспорте на всех уровнях появились новые управленческие кадры и новый персонал. Такие перемены было совершенно невозможно себе представить в условиях функционирования национализированного железнодорожного транспорта при поддержке прежнего правительства и электората и под давлением профсоюзов, однако такие перемены были абсолютно необходимы. В этой связи стоит обратить внимание на деятельность компаний, занимающихся эксплуатацией поездов. Хотя первоначально на уровне управления движением поездов и работой железнодорожных станций возникали некоторые проблемы (причем не исключено, что и в будущем также придется сталкиваться с различными трудностями), нужно отметить некоторые незначительные, но

обнадеживающие признаки позитивных перемен. По прошествии времени на высшем уровне управления можно отметить зарождающуюся тенденцию, предвещающую более рациональное соотношение между конструктивным коммерческим подходом к управлению и жесткими принципами оперативного управления, которые взяты за основу на железных дорогах практически во всех других странах.

Однако можно ли назвать достигнутые результаты впечатляющими?

Нет, к сожалению, возможности для перемены в ЕС были упущены. Происходящие изменения поверхностны и вводятся исходя из догматических политических расчетов без надлежащего глубокого анализа и без каких-либо попыток произвести сбор необходимой информации о принципах функционирования этой отрасли и адекватную оценку возможных результатов реформ. Общие последствия будут скорее отрицательными, чем положительными, если только не удастся воспользоваться текущим моментом и направить этот процесс по более конструктивному, продуктивному и позитивному пути.
