

Какую модель железных дорог выберет Великобритания?



Фари́д Хусаи́нов,
к. э. н., доцент кафедры
«Экономика, финансы
и управление на транспорте»
РОАТ РУТ (МИИТ), эксперт
Института экономики
и регулирования инфраструктурных
отраслей НИУ ВШЭ

Начиная с сентября прошлого года в Великобритании идет дискуссия о том, как будет меняться система взаимодействия между частными перевозчиками и государственной железнодорожной инфраструктурой.

В 2020 году в условиях пандемии и объявленных локдаунов загрузка сети (по пассажирским перевозкам) составила 8%, если считать по июньским данным, то есть сократилась более чем в 10 раз по сравнению с привычным уровнем (а в отдельные месяцы и того существеннее – в мае и июне она составляла 4% и 6% соответственно), то есть операторы пассажирских перевозок стали нести масштабные убытки. Для того чтобы их поддержать, правительство в лице Министерства транспорта предложило заменить франчайзинг временными соглашениями Emergency Recovery Management Agreements (ERMA), которые поддерживают работу железнодорожной отрасли во время пандемии COVID-19.

Что же ждет в будущем железные дороги Великобритании? Какая модель управления отраслью будет принята? Все сходится на том, что предстоит реформа. Но, как пишет Кит Фендер в журнале

В СЕНТЯБРЕ 2020 ГОДА ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ ОБЪЯВИЛО О ТОМ, ЧТО ПЛАНИРУЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ТОРГОВ ЗА ФРАНШИЗУ. ЭТА СИСТЕМА ПРОСУЩЕСТВОВАЛА БОЛЕЕ ЧЕТВЕРТИ ВЕКА. ОНА БЫЛА ПРИНЯТА ПОСЛЕ ПРИВАТИЗАЦИИ 1993–1994 ГГ. И В БОЛЕЕ-МЕНЕЕ ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ВИДЕ ОФОРМИЛАСЬ В 1996 ГОДУ, ХОТЯ И НЕМНОГО ВИДОИЗМЕНЯЛАСЬ ПОЗДНЕЕ, НАПРИМЕР, МЕНЯЛИСЬ ПЕРИОДЫ, НА КОТОРЫЕ ВЫДАВАЛАСЬ ФРАНШИЗА.

Trains, «как это произойдет, пока неизвестно».

Началась дискуссия с заявления министра транспорта Гранта Шаппса, который сказал: «Модель приватизации, принятая 25 лет назад, привела к значительному увеличению количества пассажиров, но эта пандемия доказала, что она больше не работает. Наша новая [модель управления] упростит поездки людей, устраняя неуверенность и путаницу относительно того, используете ли

хорошо для восстановления экономики и государственных финансов».

С другой стороны, профсоюзы и Национальный союз железнодорожников, морских и транспортных рабочих (RMT) выступили против. В частности, последние пишут, что «прибыль и дивиденды будут по-прежнему направляться акционерам, а не реинвестировать», просят правительство «отменить приватизацию». А генеральный секретарь RMT Мик Кэш, отвечая на заявление Министерства транс-

МЫ ПРИВЕТСТВУЕМ ПОСТОЯННУЮ ПОДДЕРЖКУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА СОХРАНЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ОТМЕНЫ СИСТЕМЫ ФРАНЧАЙЗИНГА, К ЧЕМУ МЫ ДАВНО ПРИЗЫВАЕМ. ЭТИ ПЕРЕХОДНЫЕ КОНТРАКТЫ ДОЛЖНЫ СТАТЬ СТУПЕНЬКОЙ К ЛУЧШИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

вы правильный билет или подходящую железнодорожную компанию. Она сохранит лучшие элементы частного сектора, включая конкуренцию и инвестиции, которые помогли стимулировать рост, но обеспечит стратегическое направление, лидерство и подотчетность. Пассажирам будут предоставляться надежные и безопасные услуги в сети, полностью построенной вокруг них».

Предложения британского Минтранса вызвали неоднозначную реакцию публики. С одной стороны, большая часть частных компаний-перевозчиков поддержала эту идею. Например, Пол Пламмер, генеральный директор Rail Delivery Group (RDG), сказал: «Мы приветствуем постоянную поддержку, направленную на сохранение движения поездов для пассажиров, и подтверждение правительством отмены системы франчайзинга, к чему мы давно призываем. Эти переходные контракты должны стать ступенькой к лучшим железным дорогам. При этом необходимо использовать опыт, инновации и инвестиции частных операторов <...>. Обновленное и активизированное партнерство между государственным и частным секторами станет лучшим способом улучшить услуги и поможет восстановить рынок путешествий на поезде, что

порта, сказал следующее: «Правительство должно теперь отказаться от своей одержимости свободным рынком и призвать к прекращению любых попыток реанимировать труп железнодорожной приватизации». Впрочем, как подчеркивает Financial Times, не все профсоюзы единодушны в этом вопросе. Так, другой профсоюз – ASLEF (объединяющий машинистов локомотивов, работников локомотивного хозяйства и пожарных) – выступил с другой точкой зрения, отметив, что приватизация отрасли в середине 1990-х гг. была прагматичным решением, позволившем «избежать падения отрасли».

Таким образом, пока неясна картина будущих реформ на железных дорогах Великобритании, но предварительно можно отметить, что, с одной стороны, ультра-левая позиция некоторых профсоюзов о полной отмене частной собственности и конкуренции и необходимости возврата к единой государственной структуре в профессиональной железнодорожной экспертной среде не поддержана. С другой стороны, судя по всему, роль государства будет увеличиваться, хотя и при сохранении конкуренции и частной собственности (на вагоны и локомотивы).

Полную версию читайте в блоге автора:
<https://f-husainov.livejournal.com/>