



Точка зрения

Влияние пандемии COVID-19 на дискуссии о реформировании железных дорог в Великобритании

Ф.И. ХУСАИНОВ,
кандидат экон. наук, доцент,
кафедра «Экономика,
финансы и управление
на транспорте»,
РОАТ РУТ (МИИТ),
f-husainov@mail.ru

Пандемия коронавируса COVID-19 оказала влияние не только на текущие экономические показатели, такие как динамика промышленного производства и ВВП, объемы международной торговли, объемы пассажирских перевозок в мире, но и на представления экономистов о том, с каким спектром рисков может сталкиваться мировая экономика в подобных случаях.

В частности, важнейшим вызовом для транспортной отрасли стало радикальное сокращение перевозок пассажиров всеми видами транспорта, включая железнодорожный.

В Великобритании в этой связи разгорелась дискуссия о том, нужно ли, и если да, то каким образом, изменить структурное устройство железнодорожной отрасли.

Правительство Великобритании объявило (в сентябре 2020 г., в разгар пандемии), 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 оформилась в более-менее окончательном виде в 1996 г., хотя и немного видоизменялась позднее,

например, менялись периоды, на которые выдавалась франшиза; подробнее см. в [1; 2; 3]).

Уже несколько месяцев 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%, т.е. операторы пассажирских перевозок стали нести масштабные убытки [4]. Для того чтобы их поддержать, правительство, в лице Министерства транспорта, предложило заменить франчайзинг временными соглашениями “Emergency Recovery Management Agreements” (ERMA).

Какая модель управления отраслью будет принята в Великобритании, пока не совсем ясно. Все сходятся на том, что предстоит реформа [5].

Началась дискуссия с заявления министра транспорта Гранта Шаппса, который заметил: «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 вы правильный билет или подходящую железнодорожную компанию. Она сохранит лучшие элементы частного сектора, включая конкуренцию и инвестиции» [6].

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), отмечает: «Мы приветствуем постоянную поддержку, направленную на сохранение движения поездов для пассажиров, и подтверждение правительством отмены системы франчайзинга, к чему мы давно призываем. <...> Обновленное и активизированное партнерство между государственным и частным секторами поможет восстановить рынок путешествий на поезде, что хорошо для восстановления экономики и государственных финансов» [6].

С другой стороны, профсоюзы и Национальный союз железнодорожников, морских и транспортных рабочих (RMT) выступили против. В частности, последние пишут: «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 транспорта, сказал следующее: «Правительство должно теперь отказаться от своей

* Материалы о структурном устройстве железнодорожной отрасли в Великобритании см., например, по ссылке: https://www.hse.ru/org/hse/expert/rgd_16

одержимости свободным рынком и призвать к прекращению любых попыток реанимировать труп железнодорожной приватизации» [4].

Впрочем, как подчеркивает Financial Times, не все профсоюзы единодушны в этом вопросе. Так, другой профсоюз – Aslef (профсоюз, объединяющий машинистов локомотивов, работников локомотивного хозяйства и пожарных) выступил с другой точкой зрения, отметив, что приватизация отрасли в середине 90-х была прагматичным решением, позволившем «избежать падения отрасли» [7].

Кит Фендер в журнале “Trains” так резюмирует проблему: в соответствии с предыдущими соглашениями о франшизе частные операторы брали на себя риски, поэтому рост доходов выше ожиданий мог привести к солидной прибыли, и, наоборот, выручка ниже плана означала значительные убытки, т.е. частные компании, купившие франшизу, в том числе несли ответственность за некоторые убытки и непредвиденные расходы.

Несмотря на то что это все называлось приватизацией, фактически в Великобритании в железнодорожной отрасли по-прежнему существовало значительное государственное финансирование либо напрямую менее прибыльным предприятиям, либо во всех случаях национальной инфраструктурной компании железнодорожной сети “Network Rail” [5]. (Для интересующихся историей вопроса, отметим, что подробнее этот кейс разбирался на открытом межвузовском семинаре «Экономика железнодорожного транспорта» в Высшей школе экономики в мае 2019 г.)

Но в условиях такого резкого падения пассажиропотока (а в Великобритании пассажирские перевозки существенно превышают грузовые – примерно 80% выручки приходится на пассажирские перевозки и 20% на грузовые и перевозки почты), как оказалось, риски эти стали запредельно велики.

Таким образом, пока не ясна картина будущих реформ на железных дорогах Великобритании, но предварительно можно отметить, что, с одной стороны, ультралевая позиция некоторых (но не всех!) 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: при сохранении конкуренции и частной собственности в сфере перевозок (вагоны и локомотивы) будет усилена страховочная роль государственных субсидий в железнодорожную отрасль. Причем не только субсидий для фактически государственной инфраструктуры Network Rail, но и субсидий для частных пассажирских перевозчиков (операторов), работающих на инфраструктуре.

Одновременно в экспертной среде Великобритании обсуждался и совершенно иной вариант реформ: отказ от идеи вертикального разделения и единой интегрированной сети (как устроена отрасль сейчас) и переход к японско-американской

сети (как ее иногда называют в Великобритании), т.е. к модели с несколькими вертикально-интегрированными частными компаниями, но на горизонтально разделенной сети (в Японии в процессе приватизации железных дорог в 1987 г. сеть была разделена на шесть разных компаний, из которых пять оказывали услуги по перевозке пассажиров в дальнем следовании, а шестая – по перевозке грузов; подробнее об этом см. в монографии [8]).

Сейчас, в условиях пандемии, японская модель, которая активно обсуждалась в Англии в 2018–2019 гг., кажется, отодвинута на второй план и, вероятно, в краткосрочной перспективе не будет реализована, но в долгосрочной перспективе, возможно, британцы вернуться к идее использовать японский опыт, но уже с учетом тех факторов, которые выявились в условиях пандемии и локдаунов.

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. Приватизация железных дорог в Великобритании / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2011. – № 9. – С. 83–90.
2. Хусаинов Ф.И. Почему у Англии не получилось? / Ф.И. Хусаинов // Отечественные записки. – 2013. – № 3. – С. 141–149.
3. Хусаинов Ф.И. Некруглый юбилей: 25 лет приватизации железных дорог в Великобритании / Ф.И. Хусаинов // РЖД-Партнер. – 09.04.2019.
4. Macola I.G. Explained: the end of the rail franchising system in the UK / I.G. Macola // Railway Technology. – 23.09.2020.
5. Fender K. British government announces end for rail franchise system / K. Fender // Trains. – 12.10.2020.
6. UK government ends rail franchising in bid to connect fragmented network // Global railway review. – 21.09.2020.
7. Pickard J., Staton B., Cumbo J. UK railway rescue spells end of franchising system / J. Pickard, B. Staton, J. Cumbo // Financial Times. – 21.09.2020.
8. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте / Ф.И. Хусаинов. – М.: ИД «Наука», 2012. – 192 с.

Ключевые слова: железные дороги Великобритании, реформа железных дорог, пассажирские перевозки, субсидии, пандемия коронавируса COVID-19.