



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

26/2022

Радикальные изменения нового правительства Норвегии – отмена приватизации, проведения тендеров и разделения железной дороги

Новое норвежское правительство вносит радикальные изменения в железнодорожную политику – отменяются конкурсные торги, приватизация и разделение железной дороги, а также тендеры на осуществление перевозочных услуг по определенным линиям в Норвегии.

Пересмотр существующей железнодорожной политики направлен на более всеобъемлющую и четкую организацию. Это означает, что Норвегия прекратит дальнейшее проведение конкурсных торгов на пассажирские перевозки по железной дороге. Это также относится к запланированным конкурсным отборам в рамках осуществления эксплуатации и технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры. Однако, по мнению правительства, конкурентоспособность железной дороги в сфере грузовых перевозок должна быть усилена.

Новое правительство было назначено в октябре 2021 г. и представляет собой коалицию Лейбористской и Центристской партий и позиционирует себя как правительство для простых людей, чьи интересы ставятся на первое место после 8 лет централизации власти и растущего неравенства.

В 2015 г. Норвегия открыла для конкуренции рынок пассажирских перевозок. Раньше большую часть железнодорожных перевозок в Норвегии осуществляла компания Норвежские государственные железные дороги (NSB), которая теперь называется «Vy» и по-прежнему полностью принадлежит государству. Шведский оператор «SJ» получил в управление пассажирские перевозки на севере Норвегии, британский «GoAhead» – на юге, а «Vy» – на западе страны.

На пути к более простой железнодорожной системе:

Норвегия пересмотрит нынешнюю организацию железнодорожного сектора, чтобы упростить организацию и более четко разделить обязанности между Министерством транспорта и коммуникаций, Дирекцией железных дорог Норвегии и «Bane NOR» – распорядителем инфраструктуры. «Bane NOR» поприветствовал это решение, поскольку сегодня существует неясное разделение обязанностей между отраслевыми игроками. Кроме того, существует необходимость в улучшении координации в транспортном секторе страны в целом.

Структура компаний в железнодорожном секторе также будет пересмотрена с целью сокращения их числа для повышения удобства пассажиров и конкурентоспособности с другими видами транспорта.

Заявления правительства о дальнейшем развитии железнодорожной отрасли и проведении «наступательной железнодорожной политики» в «Bane NOR» интерпретируют как увеличение инвестиций в отрасль.

Планы на будущее:

Помимо изменений в организации железнодорожного транспорта и конкуренции, планируется сократить выбросы от оставшейся дизельной тяги либо за счет большей электрификации железнодорожной сети, либо за счет использования других технологий, а также увеличить движения ночных поездов. В предложенном государственном бюджете на 2022 г. уровень инвестиции в железные дороги остался на том же уровне, что и в 2021 г., составив 31,8 млрд долл.

Новые изменения правительства включают в себя:

- усовершенствование существующей системы экологической поддержки грузовых железнодорожных перевозок;
- увеличение доли железной дороги в пассажирских и грузовых перевозках;
- пересмотр текущей организации железнодорожного сектора для упрощения организации и более четкого распределения ответственности между Министерством транспорта и коммуникаций, Дирекцией железных дорог Норвегии и распорядителем инфраструктуры «Bane NOR»;
- пересмотр корпоративной структуры железнодорожного сектора с целью сокращения числа компаний для того, чтобы пассажирам было проще пользоваться ими и повышению конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта;
- разработку мер совместно с транспортной отраслью по увеличению доли перевозимых по железной дороге грузов;
- прекращение дальнейшей конкуренции в пассажирских перевозках на железной дороге;

- остановку запланированных конкурсных процедур по эксплуатации, техническому обслуживанию и обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям, связанных с железнодорожной инфраструктурой;

- подготовку плана по сокращению задержек при техническом обслуживании на железной дороге;

- оценку концепции по реализации развития железной дороги Северной Норвегии (NordNorgebanen);

- строительство двухпутных участков и устранение узких мест для повышения частоты и регулярности движения поездов между регионами;

- поддержку принятых в 2013 г. амбициозных планов по развитию междугородних перевозок в Восточной Норвегии;

- сохранение исторических путей и музейных железнодорожных артефактов.

Критика решения:

Данное решение норвежского правительства вызвало критику со стороны участников железнодорожных перевозок. Национальный шведский оператор «SJ», который уже более 100 лет осуществляет железнодорожные перевозки между Норвегией и Швецией, выразил сожаление о данном решении. Опыт «SJ» показывает, что наличие конкуренции для государства экономически выгодно, а пассажиры получают более качественные услуги. В Норвегии также реализуется «Четвертый Европейский железнодорожный пакет» – рано или поздно рынок железнодорожных перевозок страны вновь должен будет стать открытым для конкуренции. Решение норвежского правительства является временной остановкой открытия рынка и возможно заморозит развитие железнодорожных перевозок в Норвегии.

«SJ» сталкивается с сильной конкуренцией со стороны норвежской государственной железнодорожной компании «Vy» в их собственной стране – Швеции. Это не рыночное решение – предоставление преимущества «защищенного внутреннего рынка» своим компаниям в Норвегии, без конкуренции со стороны других компаний-операторов, но в то же время, позволяя им конкурировать в странах, таких как Швеция. «SJ» попросит разъяснить Норвежское железнодорожное управление, будет ли работа в Норвегии возможна в и будущем в нынешнем объеме. «SJ» является одной из нескольких компаний, заинтересованных в получении контракта по осуществлению местных перевозок в районе Осло с декабря 2023 г. На данный момент перевозки осуществляет норвежский оператор «Vy».

По заявлению представителя «AllRail» – ассоциации независимых европейских пассажирских компаний-перевозчиков, предоставление перевозок государственному оператору является регрессивной политикой, которая провалилась в прошлом – это приведет к уменьшенному, менее

гибкому и неэффективному железнодорожному рынку, который не будет привлекательным для пассажиров. Если Норвегия планирует стать частью единого европейского железнодорожного рынка, то это ошибочный путь.

Источники: материалы Hurdalsplattformen For En Regjering Utgått Fra, (англ.яз.) Arbeiderpartiet Og Senterpartiet 2021-25 (res.cloudinary.com), (англ.яз.); worldrepublicnews.com, 12.11.2021, (англ.яз.); railtech.com. 20.10.2021, (англ.яз.)