

JAKŠA POPOVIĆ\*, BRANISLAV BOŠKOVIĆ\*\*

**KADA OČEKIVATI EFEKTE RESTRUKTURIRANJA ŽELEZNICA:  
ISKUSTVO SAD****WHEN TO EXPECT THE EFFECTS OF RAILWAYS RESTRUCTURING:  
EXPERIENCE OF THE U.S.**

Datum prijema rada: 17.1.2018.

UDK: 656.2+658

**REZIME**

Proces restrukturiranja evropskih železnica, po modelu koji je označen kao „evropski“, započeo je još 1991. godine. Prošlo je 25 godina, a još nije jasno postojanje efekata ovog procesa. Sličan proces restrukturiranja železnica SAD, označen kao „proces deregulacije“, započeo je mnogo ranije (1980), te se nameće pitanje i potreba za istraživanjem iskustava SAD u pogledu vremenske distance pojavljivanja efekata, a zatim i tumačenja očekivanih efekata kod strukturnih promena u Evropi. Implementacija jednog koncepta restrukturiranja železnice je veoma dug proces gde se na kraju postavlja pitanje koliki je zaista uticaj samog procesa restrukturiranja, a koliko ostalih faktora koji su nastajali i uticali na ceo proces tokom svih godina. U radu su diskutovana pitanja u pogledu trajanja procesa restrukturiranja, kada se mogu pojaviti njegovi efekti i stvarni uticaj sprovedenih mera na efekte u kontekstu ukupnih promena na primeru procesa deregulacije železničkog sektora SAD.

**Ključne reči:** deregulacija, železnice SAD, efekti, dinamika procesa

**SUMMARY**

The restructuring of European railways, which is being conducted according to the model marked as “European”, started as far as in the year of 1991. After 25 years into this process, the effects of are still not clearly visible. A similar process to restructuring, marked as “deregulation”, started a lot earlier (1980) in the U.S., thus imposing the need to question and research the experiences from the U.S. in context of timespan in which the effects of restructuring are starting to appear, and then interpreting those experiences as when to expect the effects of structural changes in Europe. The implementation of railway restructuring concept is a very long process, which upon its’ closure inevitably draws the question how much did the restructuring itself actually influence the current state in the railway industry, and how much was it up to the influence of other factors throughout the years of conducting the process. In this paper questions in the context of restructuring timespan, appearance of visible effects and relative influence of measures conducted on the effects themselves were addressed, using the example of deregulation process in the USA.

**Key words:** deregulation, U.S. railways, effects, process dynamics

\* Jakša Popović, mast. inž. saobr, ASV export-import, Beograd, Kumodraška 380, jaksa\_pop@hotmail.com

\*\* Prof. dr Branislav Bošković, dipl. inž. saobr, Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305, b.boskovic@sf.bg.ac.rs

## 1. UVOD

Proces restrukturiranja evropskih železnica započeo još 1991. godine (direktiva 440/91/EEZ) i danas traje bez naznaka kada će zaista i da se završi u smislu zacrtanog u ovoj direktivi. Određeni rezultati kao posledica restrukturiranja nesumnjivo su ostvareni i pored osporavanja rezultata kako od strane onih koji učestvuju u procesu tako i od strane nauke. Međutim, zbog predugog trajanja ovog procesa uvek se iznova postavljaju pitanja da li su (i u kolikoj meri) do sada ostvareni rezultati ispunili prethodno zadata očekivanja Evropske Komisije. Jasno je da napredak postoji, ali očigledno da još uvek nisu ostvareni takvi rezultati da sa sigurnošću može da se kaže da su oni u skladu sa očekivanjima Evropske komisije.

Imajući u vidu da je železnica krut sistem, koji se sporo prilagođava i svakako ne trpi nagle promene, bilo je za očekivati da se proces restrukturiranja neće odvijati ni lako ni brzo. Ovo potvrđuje sama činjenica da se proces odvija već 25 godina pri čemu mu se kraj još uvek ne nazire. Osim toga, veoma često se zadati rokovi za ostvarenje pojedinih ciljeva pomeraju jer se ubrzo u praksi pokazuje da nisu realni zbog uticaja brojnih faktora, koji nisu uzeti u obzir prilikom planiranja. Ovo nesumnjivo ukazuje na to da onaj koji zadaje ciljeve (Evropska Komisija) nema jasnu predstavu o tome kako bi proces restrukturiranja trebalo da se odvija, naročito kada je u pitanju negova vremenska dimenzija. Iako su brojna iskustva stečena, očigledno je da nisu dovoljna da daju odgovor na pitanje kada treba očekivati ostvarenje zadatah ciljeva, odnosno završetak procesa restrukturiranja.

Zbog prethodno navedenog, svremena na vreme javljaju se sumnje u ceo proces što opet ima povratni efekat. Na početku nije bilo jasnog vremenskog plana i očekivanja u tom smislu od strane EK i EU u celini. Ovde autori postavljaju pitanje, sebi i drugima, koja su iskustva drugih prilikom sprovođenja ovakvih ili sličnih procesa. Odgovor bi mogao da se potraži na dva načina: prvi, koliko je proces restrukturiranja trajao u drugim prirodnim monopolima u Evropi (energetika, vazdušni transport, telekomunikacije ili neki drugi sektor); drugi, koliko je trajao u vanevropskim železničkim sistemima.

Autori su se u ovom radu opredelili da potraže odgovor koji se odnosi na severnoameričke železnice i njihov proces restrukturiranja koji je u SAD označen kao *deregulacija železnica*. Na ovo opredeljenje je uticala i činjenica da je deregulacija železnica u SAD, koja je slična evropskom procesu restrukturiranja, već završena. Iz primera reformi železnica u SAD mogu da se izvuku značajna iskustva, koja bi mogla da budu od pomoći prilikom predviđanja trajanja procesa restrukturiranja u Evropi, kao i prilikom predviđanja nekih budućih rezultata. Naravno, treba imati na umu da postoje brojne razlike između evropskog i američkog modela koje utiču na različitu dužinu trajanja procesa restrukturiranja. Suština analize date u ovom radu je da na iskustvu deregulacije američkih železnica damo odgovor na pitanje kada bi trebalo očekivati efekte restrukturiranja evropskih železnica isključivo u smislu samo jedne tj. vremenske dimenzije procesa.

## 2. SLIČNOSTI I RAZLIKE IZMEĐU AMERIČKOG I EVROPSKOG MODELA ŽELEZNICA

U kontekstu ovog rada, osnovna sličnost, a ujedno i osnovni razlog što je moguće da se napravi paralela između SAD i Evrope, jeste ta što je proces reformi železnica u oba slučaja započeo zbog toga što su železnice zapale u duboku krizu, i to otprilike u istom vremenskom periodu i sa sličnim uzročnicima (pre svega razvoj konkurencije u vidu drumskog saobraćaja). Pored toga, sličan je i osnovni cilj države po pitanju reformi, koji se odnosi na to da pre svega poboljša njihovo finansijsko stanje kroz različite mehanizme podsticanja železnica ka boljem poslovanju i na to da se subvencije smanje (evropski model), odnosno ukinu (američki model). Ostale sličnosti svode se na one sličnosti koje proizilaze od karakteristika železnica kao sistema, a to se pre svega odnosi na sporost u prilagođavanju promenama.

Sa druge strane razlike su brojne. U kontekstu samih reformi, osnovna razlika je u tome što je suština američkog modela bila samo u promeni regulatornog okvira, koji je bio kočnica poslovanju železnica u SAD, dok je u Evropi izvršena vertikalna separacija tradicionalnih železničkih preduzeća na zasebne delatnosti, uz reformu pratećeg regulatornog

okvira. Ova razlika proističe iz činjenice da je u SAD, pored razvoja konkurencije i sporosti železničkog sistema da se prilagodi promenama, neadekvatan regulatorni okvir bio jedan od glavnih uzroka za loše stanje železnica.

Značajna razlika između evropskih i američkih železnica, koja ne bi smela da se zanemari, jeste u prirodi vlasništva samih železnica. Železnice u SAD u potpunosti su u privatnom vlasništvu, i to od njenog osnivanja, dok je u Evropi udeo privatnog vlasništva na železnicama u trenutku započinjanja reformi bio zanemarljiv. Razlika u vlasničkoj strukturi ima svakako značajan uticaj na vremensku dimenziju procesa reformi jer železnice koje su u privatnom vlasništvu koje posluju u tržišnim uslovima imaju daleko manje vremena i prostora za izbegavanje sprovođenja reformi od onih koje su još uvek u državnom vlasništvu. Takođe, nije bez značaja ni to što privatne železnice u SAD izgradnju i održavanje infrastrukture finansiraju od sopstvenih sredstava, za razliku od evropskih železnica koje to čine o trošku države.

Što se tiče uslova na tržištu, i tu postoji razlika, koja prolaskom vremena postaje sve manja, ali je i dalje značajna u ovom trenutku. Naime, od samog početka železnice u SAD posluju u uslovima liberalnog i otvorenog tržišta, što je model kojem se teži u Evropi, ali čiji razvoj traje izuzetno sporo, i možda predstavlja cilj koji je najteže ostvariv od svih postavljenih ciljeva.

Na kraju, izuzetno značajna razlika između dva modela je što je u SAD reforma sprovedena samo na železnicama u teretnom saobraćaju, dok u Evropi zahvata i putnički i teretni saobraćaj. Svakako još jedna razlika koja ima uticaja na odvijanje procesa reformi je ta da se teretni saobraćaj lakše prilagođava tržišnim uslovima imože da posluje bez subvencionisanja za razliku od putničkog saobraćaja

### 3. ŽELEZNICE SAD PRE PROMENA

#### 3.1. Stara regulativa i njene odredbe

Regulativa koja je jedan od uzroka lošeg stanja železnica u SAD bila je na snazi skoro čitavih devedeset godina. Usvojena je još davne 1887. godine, kada je situacija na tržištu bila znatno drugačija u odnosu na onu koja vlada danas. Železnice u to vreme nisu

imale konkurenciju drumskog prevoza i predstavljale su jedinu alternativu kada je kopneni prevoz u pitanju, tako da je regulativa uvedena sa namerom da spreči zloupotrebu monopolističkog položaja od strane železnica. Da bi tako nešto sprečila, država je pod kontrolu regulatornog tela stavila sledeće stavke (TRB Special Report 318, 2015):

- minimalne i maksimalne tarife železničkih prevoznika;
- odobrenja za ulazak i izlazak sa tržišta;
- proširenje mreže pruga;
- nivo usluga koje železnička preduzeća smeju da pruže;
- tehničke i tehnološke inovacije.

Navedene oblasti kontrole očigledno su predstavljale značajna ograničenja u poslovanju železnica, koja su od trenutka pojave konkurencije u kopnenom transportu postale kamen oko vrata. Naročito su to bile odredbe u vezi sa tarifama i odobrenjima za ulazak i izlazak sa tržišta, koje su u kombinaciji sa drugim faktorima postepeno dovele železnice do ruba propasti.

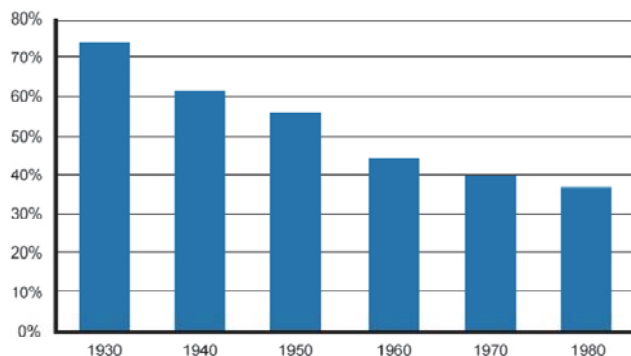
#### 3.2. Stanje železnica pred promenu regulative

Slično kao što se to dogodilo u Evropi, i u SAD železnice tokom šezdesetih godina prošlog veka jasno gube korak u odnosu na drumski prevoz koji postaje dominantan na tržištu. Već u to vreme bilo je očigledno da su železnice u krizi, koja je kulminirala tokom sedamdesetih godina prošlog veka, jer je veliki broj železničkih preduzeća u SAD bankrotirao ili bio na ivici bankrota (Cramer, 2014).

Od preko hiljadu aktivnih preduzeća u 1917. godini spao je na oko pet stotina u 1975. godini. Udeo železnica (u tonskim miljama) bio je rekordno nizak i iznosio je svega oko 38% u 1980. godini, što je osetan pad u odnosu na 56% u 1950, a naročito u odnosu na 1929. godinu kada je iznosio oko 75% (slika 1). Da stvar po železnice bude gora, u tih 38% uglavnom je spadala roba niske vrednosti kao što su ugalj, neobrađeno drvo i žitarice. hrana, automobili i određeni poluproizvodi su prevoženi drumskim prevozom, što je dodatno ugrozilo finansijski položaj železnica (Cramer, 2014).

Pored svega, ne treba zanemariti ni činjenicu da je usled lošeg finansijskog stanja i održavanje infrastrukture bilo sve više zanemarivano što je povratno

uticalo na konkurentnost te je železnicu sve više bio glas nepouzdanog prevoznika ivremenom počela je da gubi i tradicionalne korisnike prevoza, kao što je energetska sektor. Država je jednostavno bila prinuđena da reaguje. Prvu značajnija izmena regulative izvršena je 1976. godine. Ključna izmena bila je odluka o finansijskoj pomoći železnicama kroz pozajmice – prividno subvencionisanje (Cramer, 2014).



Slika 1. Ukupan udeo železnica u tonskim miljama pred deregulaciju (AAR, 2012)

Međutim, ovo je bila privremena mera i rešenje koje nije bilo dovoljno da bi se železničke kompanije SAD izbile iz krize. Zapravo, bilo je potrebno rešenje koje će železnicama da dopusti da posluju samostalno na tržištu, bez ograničenja u profitu. Na kraju, nakon dugog zasedanja Kongresa i detaljnog ispitivanja situacije koja vlada na železnicama, donet je zaključak da je za izlazak železnica iz krize neophodno promeniti regulativu, odnosno uvesti regulativu koja bi dala daleko veću slobodu poslovanja železničkim kompanijama nego što su to tada propisi dozvoljavali. Nakon opsežnih analiza i studija, 1980. godine usvojen je tzv. *Stagersov akt* koji je omogućio izmenu dotadašnjih propisa.

## 4. PROMENE I EFEKTI PROMENA

### 4.1. Nova regulativa i njene ključne odredbe

Proces reformi železnica započet je promenom zastarele i trenutnim okolnostima neprilagođene regulative. Tako je uvođenjem *Stagersovog akta* započet dug put izbijanja železnica iz krize koji je, uz uspone i padove, na kraju uspešno završen.

Nova regulativa izmenila je ključne odredbe time što je dozvolila železnicama da tarife prilagođavaju uslovima na tržištu, kako bi privukle nove korisnike prevoza i što je učinila da sloboda ulaska i izlaska

sa tržišta bude znatno manje rigorozna. Promenom ove dve ključne odredbe železnicama je dat prostor da posluju onako kako bi preduzeće u tržišnim uslovima trebalo da posluje, tj. da efikasno upravlja troškovima i bori se za što veće prihode.

Na taj način u stvari izvršena je deregulacija železničkog sektora i tržišta jer je umesto države (regulatornog tela) samo tržište postalo regulator. Umesto stihijske i proračunate borbe za svoj udeo na tržištu, železnicama je dopušteno da se upuste u otvorenu borbu sa konkurencijom za privlačenje novih korisnika prevoza, čak i ponovno privlačenje korisnika koje su ranije izgubile. Promena regulative naročito je doprinela tome da se železnice vremenom izboreza prevoz značajnijih količina robe visoke vrednosti, i tome da spremno dočekaju ekspanziju prevoza intermodalnih transportnih jedinica koja se desila svega nekoliko godina nakon deregulacije, a koji je bio možda i jedan od ključnih faktora za izlazak iz krize.

### 4.2. Konsolidacija železničkog tržišta

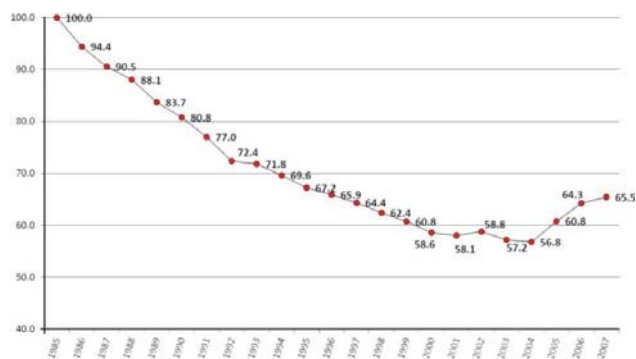
Izlazak železnica SAD iz teške situacije bio je spor i nimalo lak proces praćen brojnim poteškoćama sa kojima su se železnice suočavale na tom putu. U prvih nekoliko godina nakon deregulacije situacija na železnicama je postala čak i gora nego što je bila. Da bi privukle nove korisnike prevoza, železnice su smanjile tarife, što u prvih nekoliko godina nije donelo željeni rezultat. Pored tarifa, opala je i produktivnost jer broj zaposlenih i ukupna dužina mreže nisu drastičnije smanjeni. Kada se svemu doda i činjenica da je u to vreme ekonomija zemlje bila već uveliko u recesiji, nije nikakvo čudo što je došlo do pogoršanja situacije. Usled toga, prihodi između 1980. i 1982. godine opali su za 13% (Palley, 2011).

Situacija je bila toliko loša, da su se tokom 1982. godine železnice našle u istorijski najgorem stanju, a da su pritom sav teret podnosile same, bez ikakve pomoći države. Međutim, pored svih poteškoća, svetlo na kraju tunela naziralo se jer su niže tarife polako počele da privlače nove korisnike prevoza, koji su uvideli koristi od prevoza železnicom. Privlačenjem novih korisnika započet je dugotrajan proces konsolidacije železničkog tržišta, a okončanjem perioda recesije tokom 1986. godine, situacija na železničkom tržištu relativno stabilizovala se. U



tom periodu je produktivnost železničkog sektora počela da raste za oko 2,5% na godišnjem nivou najviše zahvaljujući smanjenju dužine mreže pruga od oko 15%. Objektivno posmatrano i u ovom periodu situacija je bila loša, ali ovoga puta sa jasnim znacima ka poboljšanju (Palley, 2011).

Iako su u narednim godinama količina prevezene robe i produktivnost bili u konstantnom porastu, pozitivni efekti deregulacije nisu bili jasno uočljivi otprilike sve do 1994. godine (Palley, 2011). Tada ipak postaje jasno da će porast količine prevezene robe, naročito intermodalnih transportnih jedinica usled porasta uvoza iz Azije, vremenom dovesti do konsolidacije železničkog tržišta što se i dogodilo tokom 1996. godine. Do tog trenutka, produktivnost porasla je za čitavih 83%, odnosno oko 6% na godišnjem nivou od trenutka deregulacije. Prema tome, od 1996. godine pa nadalje, železnice uz određene uspone i manje padove stabilno posluju, tako da se ova godina smatra za prekretnicu u novijoj istoriji železnica u SAD.



Slika 2. Visina tarifa nakon deregulacije (Prater, 2014)

Da je došlo do stabilizacije tokom vremena, i to na način opisan tokom ovog poglavlja, potvrđuje i konstantan porast tonskih milja nakon deregulacije (tabela 1). U prvih desetak godina nakon deregulacije, porast je bio neznatan – svega nešto više od 2% na godišnjem nivou. Nakon toga, otprilike baš od 1994. godine, došlo je do nešto značajnijeg i stabilnijeg porasta tonskih milja koji se posle samo nastavio [8].

Tabela 1. Tonske milje nakon deregulacije – količina i udeo na tržištu (Hamberger, 2013)

Godina	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Ukupno realizovanih tonskih milja (x 10 <sup>3</sup> )	932.000	876.209	1.064.408	1.317.010	1.546.319	1.733.777
Porast (u odnosu na 1980. god.)	-	- 6,0%	14,2%	41,3%	65,9%	86,0%
Porast (u odnosu na prethodnih 5 godina)	-	- 6,0%	21,5%	23,7%	17,4%	12,1%
Udeo na tržištu	27,0%	26,0%	29,0%	32,0%	36,0%	38,0%

Što se tiče poslovanja posmatranog iz ugla samih železnica, odnosno na koji način su one subjektivno posmatrale sigurnost sopstvenog poslovanja, njega možda najbolje ilustruje visina tarifa tokom godina. Naime, tarife su u godinama nakon deregulacije u konstantnom opadanju, sve do 2002. godine, kada su prvi put porasle i od tada su uglavnom u porastu (slika 2). Ovo je veoma značajno, jer se kroz visinu tarifa može videti kako železnice percipiraju sigurnost svog poslovanja. Opadanje tarifa govori o tome da železnice još uvek nisu bile sigurne da su trajno privukle korisnike, niti da su bile sigurne u stabilnost svog poslovanja. Očigledno je da je, bar iz ugla železnica, u periodu između 2002. i 2004. godine došlo do konačne stabilizacije železničkog tržišta, kada su se i same železnice osetile sigurne da mogu da povećaju visinu tarifa, a da pritom ne izgube korisnike prevoza (Prater, 2014).

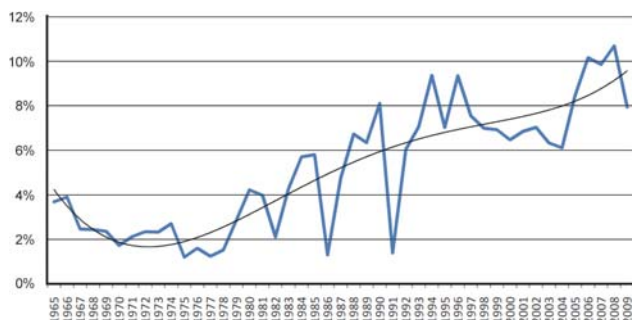
### 4.3. Finansijska stabilnost

Osnovni cilj, koji je Kongres nameravao da ispuni sprovođenjem deregulacije, bio je da železnice posluju finansijski stabilno, odnosno da ostvaruju dovoljne prihode da mogu da investiraju u sopstvena sredstva i infrastrukturu. Posmatrano iz današnje perspektive, ovaj cilj je ispunjen u zadovoljavajućoj meri. Tako nešto pokazuju različiti ekonomski parametri, a pre svega 600 milijardi dolara sopstvenih investicija uloženi od momenta deregulacije do 2014. godine u razne projekte i novu infrastrukturu (AAR, 2009).

Pored toga, kada se uzme u obzir činjenica da su pokazatelji kao što su, stopa povraćaja investicija, neto operativni prihod i odnos troškova i prihoda, u vreme pre deregulacije bili slobodno rečeno katastrofalni, a da su danas ti isti pokazatelji u okviru

normalnih i zdravih vrednosti, može se doneti zaključak da je cilj Kongresa ispunjen. Svaki od pomenutih pokazatelja je u vreme pre deregulacije zabeležio rekordno niske vrednosti.

Stopa povraćaja investicija, kao jedan od osnovnih pokazatelja zdravog poslovanja određene privredne grane bi, za zdravo funkcionisanje preduzeća, trebalo da bude u vrednostima iznad 10%. U vreme najveće krize na železnicama, tokom sedamdesetih godina prošlog veka, ova stopa je prosečno iznosila svega oko 2%, a zabeležena je i njena rekordno niska vrednost od 1.2% koja je daleko ispod potrebnih 10%. U godinama nakon deregulacije dolazi do porasta stope povraćaja investicija, što je nesumnjiv dokaz o tome da su železnice krenule stabilnije da posluju. Iako ova stopa do danas retko premašuje vrednost od 10%, ona joj je u poslednjih nekoliko godina analiziranog perioda uvek bliska ili je čak i premašila vrednost kao tokom 2008. godine, što se može videti na slici 3. U svakom slučaju, znatan napredak ka boljem poslovanju i finansijskoj stabilnosti prema ovom parametru svakako je ostvaren (Kreim, 2011).



Slika 3. Stopa povraćaja investicija na železnicama tokom godina (Kreim, 2011)

Neto operativni prihod je još daleko pre deregulacije bio na vrhuncu (1966. godine) da bi od tada njegova vrednost konstantno opadala. Više od 10 godina nakon deregulacije, ovaj pokazatelj manje-više stagnirao je i nije bio u okviru vrednosti koje su potrebne za zdravo funkcionisanje preduzeća. Tek 1996. godine, neto operativni prihod stabilizuje se i vraća se na svoju do tada najvišu vrednost, koja je dovoljna da bi mogle da se planiraju i investicije. Neto operativni prihod je izrazito dobar pokazatelj poslovanja jer predstavlja direktnu razliku operativnih prihoda i operativnih troškova koji su verovatno najvažniji dostupni ekonomski pokazatelji u ovoj analizi. Na slici 4 prikazan je neto operativni prihod tokom godina (Kreim, 2011).



Slika 4. Neto operativni prihod tokom godina (Kreim, 2011)

Još jedna značajna mera finansijske stabilnosti je odnos troškova i prihoda. Da bi preduzeće ostvarivalo neto operativni prihod neophodno je da ovaj odnos bude ispod 100%, a da bi železničko preduzeće normalno funkcionisalo i planiralo investicije neophodno je da ovaj odnos bude ispod 90%. Do otprilike 1985. godine odnos troškova i prihoda bio je značajno iznad 90%. Nakon toga, usled povećanja prihoda i istovremenog smanjivanja troškova, vrednost odnosa troškova i prihoda postepeno smanjuje se (Lewis, 2012). Nažalost, dostupnost podataka o odnosu troškova i prihoda je jako ograničena, ali je poznato da železnice poslednjih nekoliko godina prijavljuju da on iznosi između 80% i 85%, što je više nego dovoljno za zdravo funkcionisanje i definitivno dokazuje da železnice SAD danas posluju stabilno (Kreim, 2011).

## 5. ZAKLJUČAK

Kada se vrše korenite promene jednog sistema kao što je to restrukturiranje evropskih železnica ili deregulacija železnica SAD i kada izvođenje tih promena traje niz godina postavlja se pitanje šta je, ko i koliko zaslužan za pozitivne efekte istog procesa. Nesumnjivo je da su se železnice SAD devedesetih godina prošlog veka, nakon 15 godina od Stagersovog akta, izvukle iz krize. Ova konstatacija, logički potpuno ispravna, nije uvek potkrepljena jasnim uzročno-posledničnim vezama upravo zbog velikog broja događaja u međuvremenu koji su takođe nesumnjivo uticali na konačni pozitivni rezultat deregulacije. Sigurno je da su globalizacija i drugi trendovi u svetu uticali na povećanje tokova robe u SAD. Međutim, ključno pitanje je zapravo da li će određeni transportni sistem biti u stanju da prigrabe za sebe novonastale robne tokove. Dakle, pitanje da li je deregulacija bila uzrok da železnice spremno dočekaju promene u tražnji za određenom vrstom robe ima nesumnjivo pozitivan odgovor.

Ovde se, međutim, može postaviti isto pitanje zašto evropske železnice nisu iskoristile slične trendove u Evropi, a postojali su i postoje i sada, i sa restrukturiranjem izašle iz krize? Ovde treba imati u vidu da između evropskog i američkog modela reformi železnica postoje uticajne razlike. Tu pre svega treba imati u vidu činjenicu da se proces reformi železnica u SAD odvijao u uslovima potpuno otvorenog tržišta uz jasno definisane ciljeve države od kojih ona nije odstupala niti se dvoumila. To se, međutim, za Evropu ne može reći ni u kom slučaju. Evropsko restrukturiranje odvijalo se heterogenim uslovima po pojedinim državama i sa brojnim zastojeima i sumnjama u započete procese reformi. U slučaju SAD, očigledno je da su i država i same železnice imali strpljenja da čitav proces izguraju do kraja bez sumnje i pravljenja koraka nazad. Doduše, to je bilo i u okolnostima koje ostavljaju malo prostora za nedoumicu da li se proces odvija u željenom smeru. Ipak, ne treba smetnuti sa uma da je strpljenje naročito došlo do izražaja u periodu kada su železnice bile čak i u gorem položaju nego pre početka procesa deregulacije. Upravo je to strpljenje učinilo da se železničke kompanije SAD konsoliduju i to tek nakon više od 15 godina trajanja procesa.

Prema tome, kao zaključak nameće se misao da, ako je proces deregulacije u SAD trajao toliko dugo (i koji može da se prihvati kao jednostavniji u odnosu na EU koncept restrukturiranja železnica kako po zahvatu tako i po „idealnim“ okolnostima) onda realno govoreći proces restrukturiranja u Evropi mora biti znatno duži. Po grubim procenama autora ovde bi to značilo sasvim sigurno najmanje dvostruko duži period nego u SAD, odnosno tridesetak godina.

Očigledno je od suštinske važnosti biti strpljiv i imati jasno definisane ciljeve, kao i jaku volju i kapacitete, da se proces izgura do kraja. Uz takav pristup, proces restrukturiranja EU železnica bi u narednih deset do petnaest godina mogao doneti takve rezultate koji bi sa sigurnošću potvrdili da su evropske železnice izašle iz krize. Do tada se mora biti istrajan na predviđenom konceptu i harmonizovati proces restrukturiranja na što širem evropskom prostoru. Vreme i prostor sasvim sigurno faktori su koji rade za evropske železnice,

ali samo u uslovima otvorenog tržišta koji će tek tada dovesti do pozitivnih efekata.

### LITERATURA

- [1] Association of American Railroads (2012). Freight railroads in United States – Rail fast facts. *www.aar.org*.
- [2] Association of American Railroads (2009). Staggers act: A balanced regulation that works. *www.aar.org*.
- [3] Committee for a study of freight rail transportation and regulation (2015). TRB special report 318: Modernizing freight rail regulation. Transportation Research Board.
- [4] Cramer R. E. (2007). North American freight rail: Regulatory evolution, strategic evaluation and the revival of an ailing industry. University of Iowa, dissertation.
- [5] Hamberger E. R. (2013). Hearing on the 35th anniversary of the Staggers Rail Act: Railroad deregulation past, present and future. Association of American Railroads, president statement.
- [6] Kreim Y. (2011). Productivity of the U.S. freight railroad industry: a review of the past and prospects for the future. Massachusetts Institute of Technology, dissertation.
- [7] Lewis P. (2012). Rail freight traffic: an analysis to better understand the industry and the factors that influence the traffic. Eno center for transportation.
- [8] Palley J. (2011). Impact of the Staggers Rail Act of 1980. Office of policy. Office of rail policy and development. Federal railroad administration report.
- [9] Pinkston E. (2006). Freight rail transportation: long term issues. Congressional Budget Office (CBO), macroeconomics studies division.
- [10] Prater M. (2014). Railroad concentration, market shares and rates. United States Department of Agriculture, Agricultural market service.