

Пише: Александар Благојевић
субота, 18 јул 2026 01:52



Мало је реформи јавног сектора у Европи које су изазвале толико стручних расправа као приватизација британских железница спроведена почетком деведесетих година. Оно што је 1993. године представљано као почетак нове ере ефикасности, конкуренције и тржишне рационалности, три деценије касније завршило се готово потпуним повратком државе у управљање железничким системом

Мало је реформи јавног сектора у Европи које су изазвале толико стручних расправа као приватизација британских железница спроведена почетком деведесетих година. Оно што је 1993. године представљано као почетак нове ере ефикасности, конкуренције и тржишне рационалности, три деценије касније завршило се готово потпуним повратком државе у управљање железничким системом. Тиме је затворен један историјски циклус који данас представља једну од најзначајнијих студија случаја о границама тржишних реформи у мрежним инфраструктурним системима.

Када је влада премијера Џона Мејџора усвојила **Railways Act 1993**, Велика Британија

Пише: Александар Благојевић
субота, 18 јул 2026 01:52

већ је више од једне деценије спроводила економску политику започету током мандата Маргарет Тачер. Приватизација телекомуникација, енергетике, гасног сектора и других државних предузећа сматрана је успешним моделом модернизације привреде, па је железница остала једно од последњих великих државних предузећа које је требало уклопити у нову економску филозофију.

Полазна претпоставка била је једноставна: држава је неефикасна, приватни сектор ефикаснији, док ће тржишна конкуренција сама по себи произвести бољу услугу уз мање трошкове за пореске обвезнике. У теорији, модел је изгледао готово идеално. Инфраструктура је издвојена у посебну компанију Раилтрацк, путнички саобраћај подељен на више десетина франшиза које су додељиване приватним оператерима, одржавање је великим делом препуштено спољним извођачима, док су регулаторне функције распоређене између више независних институција.

На папиру, реформа је имала неколико неспорних предности. Држава је желела да смањи буџетске издатке за железницу, привуче приватни капитал, уведе тржишне подстицаје у дотадашњи монопол и омогући да конкуренција подстакне иновације и квалитет услуге. Таква очекивања била су у складу са тада доминантним економским теоријама које су претпостављале да тржиште готово увек распоређује ресурсе ефикасније од државе.

Међутим, железница се врло брзо показала као систем који не функционише по правилима класичног тржишта. За разлику од производње или трговине, железнички саобраћај представља јединствен технички организам у којем инфраструктура, сигнализација, одржавање, планирање реда вожње, возна средства и оператери морају функционисати као једна целина. Управо на тој тачки почели су да се појављују проблеми које заговорници реформе нису довољно узели у обзир.

Уместо једног интегрисаног система настала је изразито сложена мрежа међусобно зависних компанија. Управљање инфраструктуром било је одвојено од оператера, одржавање од управљања, планирање од извршења, а регулаторне надлежности распоређене између више институција. Последица није била конкуренција у њеном класичном смислу, већ фрагментација одговорности. Када би се догодио проблем, ниједна институција није могла самостално да одговори за функционисање целог система.

Пише: Александар Благојевић
субота, 18 јул 2026 01:52

Паралелно с тим расли су трансакциони трошкови. Уместо очекиваног смањења администрације, настајале су хиљаде уговорних односа између различитих учесника. Огроман део менаџерских капацитета трошен је на координацију, преговарање, правне процедуре и међусобну контролу, уместо на унапређење безбедности и квалитета саобраћаја. Многи економисти управо овај феномен данас наводе као један од кључних разлога због којих тржишни модели често дају слабије резултате у мрежним инфраструктурним системима него у класичним тржишним делатностима.

Да проблеми нису били само организационе природе показале су и велике железничке несреће које су обележиле прве године након приватизације.

Најпре је 17. октобра 2000. године код Хатфиелда дошло до пуцања шине изазваног замором материјала. Воз компаније ГНЕР искочио је из шина при великој брзини. Погинуле су четири особе, док је више од 70 путника повређено. Истрага је показала озбиљне пропусте у систему одржавања инфраструктуре, посебно у контроли стања шина и расподели одговорности између Раилтрацка и уговорних извођача.

Само две године касније, 10. маја 2002. године, догодила се несрећа код Поттерс Бара. Због неправилно одржавања скретнице воз је искочио из шина непосредно пре уласка у станицу. Погинуло је седам путника, а више од 70 људи је повређено. Ова несрећа додатно је отворила питање последица оутсоурцинга одржавања и сложених уговорних односа који су отежавали утврђивање одговорности.

Дана 23. фебруара 2007. године услед лома скретнице догодила се несрећа код Грауригга, када је воз компаније Виргин Траинс искочио из шина. Погинула је једна путница, док је више од 80 људи повређено. Иако је број жртава био мањи него у претходним несрећама, истрага је поново указала на проблеме у одржавању инфраструктуре.

Последња велика трагедија догодила се 12. августа 2020. године код Цармонта у Шкотској. Воз је након обилних падавина налетео на одрон материјала и искочио из шина. Погинуле су три особе – машиновођа, кондуктер и један путник – док је шест путника тешко повређено. Истрага је указала на потребу другачијег управљања инфраструктуром у условима климатских промена, али и на значај јединственог управљања ризицима.

Пише: Александар Благојевић
субота, 18 јул 2026 01:52

Ове четири велике несреће заједно су однеле 15 људских живота, док је више од 220 људи повређено. Ниједна од њих није била искључива последица приватног власништва као таквог. Међутим, заједнички именитељ готово свих истрага био је исти – сложен институционални систем у којем су одговорност, одржавање и доношење одлука били расподељени између великог броја учесника. У стручним анализама управо се овај феномен означава као један од највећих недостатака модела успостављеног 1993. године.



Основна лекција није да приватни сектор нема место у железници, нити да држава увек управља ефикасније. Суштинска порука много је сложенија. Железница није обична тржишна делатност, већ критична инфраструктура чије функционисање зависи од високог степена координације, јединственог планирања и јасно дефинисане одговорности

Пише: Александар Благојевић
субота, 18 јул 2026 01:52

Да проблеми нису ограничени само на безбедност показао је и велики колапс реда вожње у мају 2018. године. Промене у возном реду изазвале су вишемесечни хаос, хиљаде отказаних и кашњењем погођених возова, нарочито у северној Енглеској и околини Лондона. Накнадне истраге закључиле су да узрок није била појединачна грешка већ неуспех координације између више организација које су морале заједнички да планирају и спроведу нови ред вожње. Тај догађај представљао је можда и најјаснији доказ да фрагментисани систем тешко може успешно управљати сложеном националном железничком мрежом.

Управо због тога британска држава постепено почиње да мења своју политику. Већ од 2018. године држава преузима поједине франшизе које приватни оператери више нису могли одрживо да воде. Улога компаније Нетворк Раил постаје све значајнија, док Williams-Shapps Plan for Rail из 2021. године први пут предвиђа стварање јединствене организације Great British Railways, која би обједињавала стратешко планирање, инфраструктуру и управљање мрежом.

Кулминација тог процеса догодила се 10. јуна 2026. године усвајањем амандмана на Railways Bill којим је потврђено да Great British Railways мора остати у јавном власништву, док би свака евентуална будућа приватизација захтевала доношење посебног закона у Парламенту. Тиме није само промењена организациона структура железнице, већ је симболично затворен политички и економски експеримент започет пре више од три деценије.

Треба нагласити да ни нови модел није лишен изазова. Централизовано управљање може довести до повећане бирократизације, споријег доношења одлука, политичког утицаја на пословање и веће зависности од јавних финансија. Међутим, искуство претходних тридесет година показало је да су за железницу, као високо интегрисаном инфраструктурном систему, трошкови институционалне фрагментације често већи од потенцијалних користи тржишне конкуренције.

Три деценије британског искуства показују да је највећа слабост реформе из 1993. године била претпоставка да ће тржишни механизми сами решити проблеме система који по својој природи захтева интеграцију, а не фрагментацију. Управо зато се период од 1993. до 2026. године данас може посматрати као један велики историјски експеримент чији је коначни резултат био повратак државе у стратешко управљање

железницом

Британски случај данас превазилази националне оквире и представља важну поуку за све европске земље које разматрају реформе железничког сектора. Основна лекција није да приватни сектор нема место у железници, нити да држава увек управља ефикасније. Суштинска порука много је сложенија. Железница није обична тржишна делатност, већ критична инфраструктура чије функционисање зависи од високог степена координације, јединственог планирања и јасно дефинисане одговорности.

Три деценије британског искуства показују да је највећа слабост реформе из 1993. године била претпоставка да ће тржишни механизми сами решити проблеме система који по својој природи захтева интеграцију, а не фрагментацију. Управо зато се период од 1993. до 2026. године данас може посматрати као један велики историјски експеримент чији је коначни резултат био повратак државе у стратешко управљање железницом. Парадоксално, земља која је свету понудила најрадикалнији модел приватизације железнице постала је и земља која је, након три деценије искуства, прва признала његове институционалне границе и одлучила да поново обједини систем под јединственим јавним управљањем.

Legislative and Government Documents

[1] UK Parliament. *Railways Act 1993*. Chapter 43. London: HMSO, 1993.

[2] Department for Transport. *Great British Railways: Williams-Shapps Plan for Rail*. CP 423. London: Department for Transport, 2021.

[3] Department for Transport. *Railways Bill: Introducing and Designing Great British Railways*. London: Department for Transport, 2026.

[4] UK Parliament. *Railways Bill 2025–26 (HL Bill 25): Explanatory Notes*. London: UK Parliament, 2026.

Official Accident Investigation Reports

[5] Lord Cullen. *The Ladbroke Grove Rail Inquiry – Part 2: The Management and Regulation of Railway Safety*. London: The Stationery Office, 2001.

[6] Health and Safety Executive (HSE). *The Hatfield Rail Accident: Investigation Report*. London: HSE, 2001.

[7] Independent Investigation Board. *The Potters Bar Rail Accident: Final Report*. London, 2005.

[8] Rail Accident Investigation Branch (RAIB). *Report 26/2008: Derailment at Grayrigg, Cumbria, 23 February 2007*. Derby: RAIB, 2008.

[9] Rail Accident Investigation Branch (RAIB). *Report 05/2022: Derailment at Carmont, Aberdeenshire, 12 August 2020*. Derby: RAIB, 2022.

Statistics and Financial Reports

[10] Office of Rail and Road. *Rail Industry Finance (Great Britain) 2023–24*. London: ORR,

2024.

[11] Office of Rail and Road. *Rail Industry Monitor 2024–25*. London: ORR, 2025.

[12] Office of Rail and Road. *UK Rail Industry Key Statistics 2025*. London: ORR, 2025.

Academic Literature

[13] S. Glaister, *British Rail: A New History*. London: Atlantic Books, 2006.

[14] C. Nash and J. Preston, "Competition in Railways," in *Handbook of Transport Economics*, Edward Elgar Publishing, 2012.

[15] A. Smith, C. Nash and P. Wheat, "Passenger Rail Franchising in Britain: Has It Been a Success?" *International Journal of Transport Economics*, Vol. 37, No. 2, 2010.

[16] A. McNulty. *Realising the Potential of GB Rail: Final Independent Report of the Rail Value for Money Study*. London: Department for Transport and Office of Rail Regulation, 2011.

[17] European Commission. *Fourth Railway Package – Impact Assessment*. Brussels: European Commission, 2013.

Institutional Documents

[18] Office of Rail and Road. *Rail Reform and the Railways Bill*. London: ORR, 2026.

[19] Department for Transport. *Railways Bill Factsheet: Summary*. London: Department for Transport, 2026.

[20] Department for Transport. *Railways Bill Factsheet: Holding Great British Railways to Account*. London: Department for Transport, 2026.

[21] Gamble, A. (1994) *The Free Economy and the Strong State*. London: Macmillan.
→ (ključna knjiga o neoliberalnoj državi u UK)

[22] Jessop, B. (2002) *The Future of the Capitalist State*. Cambridge: Polity Press.
→ (država, regulacija i "hollowing out" state model)

[23] Shaw, J. (2000) 'The politics of rail privatisation in Britain', *Policy & Politics*, 28(1), pp. 3–19.
→ (direktno politička analiza privatizacije železnice)