



RAILROAD MARKET IN EUROPE OF THE LAST THIRD OF XX CENTURY

Rakhmaev M.V.

Saratovsk State University named after N.G. Chernyshevsky

Article info

Article history:

Received 15 January 2015

Revised 18 January 2015

Accepted 24 January 2015

Available online 1 February 2015

Keywords:

international law,

transport law, railroad

law

A b s t r a c t

Railroads of Europe suffered the most from an intermodal competition. The European Union had to cope with this by lowering State paternalism over rail carriers, providing for a transparent business environment and for terms of competition on a cross-border transportation. European liberalization, initiated in XX century, has not been ended till present time.

Ж/Д РЫНОК ЕВРОПЫ В КОНЦЕ XX ВЕКА

Рахмаев Михаил Вадимович

Саратовский Государственный Университет им. Н.Г. Чернышевского

АННОТАЦИЯ

Наиболее остро интермодальная конкуренция ударила по железным дорогам Европы. Это вынудило Европейский союз сузить патернализм государства над ж/д перевозчиками, ввести прозрачные условия ж/д бизнеса и условия для конкуренции на рынке трансграничных перевозок. Европейская либерализация, начатая в XX веке, не завершена до сих пор.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное право, транспортное право, железнодорожное право

1. ВВЕДЕНИЕ

Большая часть Европы под эгидой Европейского союза проделала самый большой путь в деле сотрудничества стран в ж/д сфере. Уже после Второй мировой войны первой нормой о ж/д стала ст. 70 Договора о Европейском объединении угля и стали, которая запрещала участникам договора устанавливать дискриминационный тариф за ж/д перевозку грузов, однако норма оказалась мертворожденной, т.к. не было создано реализующих ее норм. С 1964 г. в Европе стали выяснять условия, на которых работают ж/д и иные транспортные компании ЕС, чтобы устранить диспаритет условий конкуренции между ними (Решение Совета N 64/389/ЕЕС). По результатам исследования установлено, что тарифы на ж/д перевозки внутри страны ниже, чем трансграничные перевозки, что не соответствует указанной ст. 70 Договора о Европейском объединении угля и стали. Реакция не заставила себя долго ждать, и с 1969 г. ж/д перевозчики были обязаны гармонизировать формирование цены услуг (Регламент Совета ЕЭС N 1192/69), для чего за схожие услуги должны быть одинаковыми цены услуг железных дорог, тогда являвшиеся преимущественно государственными. Также в целях транспарентности ценообразования Регламент N 1191/69 обязал государственные органы и ж/д компании заключать договоры об условиях оказания услуг и возмещении убытков перевозчиков вместо практикуемых ранее конфиденциальных ведомственных

приказов. Регламенты не были эксклюзивными для ж/д перевозок и касались автомобильного и водного транспорта, поэтому государственная поддержка публичных перевозок не была эксклюзивной для ж/д транспорта, хотя он больше чем другие виды, нуждался в поощрениях перед своими конкурентами. Это было известно еврокомиссарам: "[И]з-за названного ограничений [т.е. недостаточной технической унификации и публичных обязанностей] железная дорога может только оказаться в тяжелом положении с предприятиями, на которые не распространяются указанные ограничения", - т.е. автомобильными и иными перевозчиками, которым редко дают в нагрузку социальные перевозки.

2. МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Государственные субсидии

Конкурентное ценообразование не положило конец монополизации трансграничных ж/д услуг. Подобно тому, как праву ВТО знакомы нетарифные барьеры, так у ж/д монополистов есть средства сохранить status quo даже при так называемом свободном ценообразовании. Инфраструктурная компания, например, в Великобритании, имела доступ к госгарантиям по полученным компанией займам. Также государства предоставляли гранты за выполнение перевозок в публичных интересах.

Ограничить практики государственного финансирования ж/д компаний был призван Регламент Совета ЕЭС N 1107/70. По нему государствам позволяет компенсировать расходы ж/д

компаний только по перевозкам, совершаемым на публичные нужды (public service obligations), под которым понимаются "те нужды, которыми бы ж/д компания не занималась в собственном коммерческом интересе или не в таком же объеме и не при таких обстоятельствах" (ст. 2 Регламента Совета ЕЭС N 1191/69). Каучуковость определения была устранена Регламентом Совета ЕЭС N 1893/91, по которому примерами публичных нужд являются региональные и пригородные перевозки. Государства были обязаны покрыть накопленные убытки ж/д компаний, причиненные перевозками на публичные нужды. Например, в ФРГ эта функция была возложена на субъекты федерации и муниципалитеты. Однако последующая инициатива возмещать расходы на использование инфраструктуры безотносительно убытков не нашла поддержки еврокомиссаров. Таким образом, из-за Регламента Совета ЕЭС N 1107/70 неконтролируемая помощь государства в ж/д сферу канула в лету. У этого есть минус: собственник путей обычно строит новые линии по плану, утвержденному государством или как в случае с трансъевропейскими коридорами – Европейским союзом. Гарантий прибыльности ни один из них не дает, а компенсировать собственнику путей убытки от новостроя запрещено. К тому же этот собственник несвободен в закрытии неприбыльных путей из-за давления политиков.

Право государств возлагать на перевозчиков публичные обязанности в 1991 г. и по настоящее время не отменено. Правительство во Франции продолжают регулировать тарифы региональных, а в Португалии – пригородных ж/д перевозок. Иные социально-значимые перевозки, например, почтовые, в перечне

не значатся. К тому же позволялось компенсировать расходы на инфраструктуру, если они различались между различными средствами транспорта. Т.е. цель Регламента N 1893/91 не в том, чтобы либерализовать рынок, а в том, чтобы уравнивать шансы различных видов транспорта. Дело в том, что в это время стала очевидной все уменьшающаяся доля ж/д и каботажного водного транспорта. Т.е. первые три послевоенных десятилетия происходила конкуренция между видами транспорта, а не между ж/д перевозчиками. Ж/д транспорт по-настоящему попал в фокус еврочиновников только в 80-е годы. Тем не менее, уже в вышеперечисленных документах красной нитью в нормативных документах ЕС прослеживается стремление создать конкурентный рынок ж/д перевозок. При этом делается оговорка для некоторых заведомо убыточных сфер перевозок, для чего:

- городское, пригородное и региональное сообщение выделяется в отдельные компании или как минимум в отдельные учетные книги, причем государства вправе субсидировать такое сообщение;

- в сфере перевозок для публичных нужд государство вправе заключать с перевозчиками договоры, предметом которых могут быть социальные и экологические обязательства, правила землепользования, льготные тарифы для определенных пассажиров.

Еще в 1970-е года были предприняты робкие шаги по либерализации ж/д транспорта, т.е. "гармонизации искусственных условий конкуренции в сфере, а) публичных обязательств (обязательства по эксплуатации, перевозкам и тарифам" и иных). Под обязательством эксплуатации понимается обязанность совершать перевозки согласно

расписанию, которые определены в концессии; прекращение неприбыльного маршрута требует согласия государства. Обязательство перевозок означает, что ж/д компания не вправе безосновательно отказать лицу в услуге. Ввиду тарифного обязательства перевозчику навязаны тарифы и льготы, установленные государством. Под иными обязательствами понимаются обязанности любые прямо не относящиеся к перевозке обязательства: перед работниками, страхованию ответственности, охране окружающей среды. Например, ж/д компания может быть обязана под страхом национализации предоставить подвижной состав для военных перевозок. Этот клубок публичных обременений ж/д компаний начал распутываться только в 1990-е годы.

Первые шаги по либерализации

Конкурентный рынок трансграничных ж/д перевозок не был создан ни на основе Договора о Европейском объединении угля и стали, ни последующими основополагающими документами ЕС. Даже свобода оказания услуг из ст.ст. 51, 70–80 Ниццкого договора 2001 г. не изменила ситуацию в ж/д сфере, хотя этот Договор содержал сильную статью 72, запрещающую дискриминацию перевозчиков по признаку происхождения из другой страны ЕС. Дело в том, что сами органы ЕС не хотели менять сложившуюся ситуацию, полагая, что подобные нормы-принципы и нормы-цели не обязывают их предложить государствам правые инструменты их достижения. Поворотным пунктом стало Решение суда ЕС 22.05.1985 г. по делу N 13/83. Европейский совет считал, что статьи 74–84 Договора об учреждении ЕЭС 1957 г. не были достаточно конкретными, чтобы быть обязательными, юридическими нормами. Эти нормы были призваны регулировать транспортный рынок ЕС. Суд ЕС решил,

что позиция Еврокомиссии неверна, и она неправомерно уклоняется от приведения в жизнь этих статей. Это решение выявило тот факт, что либерализации ж/д рынка ЕС недостаточно не только четырех свобод ЕС, но и транспортных норм ДФЕС. Действительное, в них есть мало от того, что составит ж/д документы ЕС. К тому же некоторые ж/д нормы не соответствуют свободе оказания услуг, например, Регламент 1191/69, который уполномочивает государства давать исключительные права на совершение определенных перевозок.

Т.к. Суд ЕС подтвердил обязательность статей 74–84 Договора об учреждении ЕЭС 1957 г., страны, чтобы их соблюсти, но в тоже время не открыть транспортный рынок в ЕЭС, страны стали заключать двусторонние международные договоры, по которым предусматривались условия, исключаяющие de facto участие перевозчиков из не участвующих в договорах третьих стран в ж/д и ином сообщении между странами-сторонами таких договоров, например, требования к опыту оказания услуг, профессиональной подготовке работников и др. Отчасти этому способствовало то, что двусторонние международные договоры не уступали юридической силе документов ЕЭС, а допуска, единого для всех стран ЕЭС, еще не было. На этом фоне было Суд ЕС постановил, что транспортная отрасль не может пользоваться защитой государств. В 1995 г. было предложение Еврокомиссии с тремя вариантами: оставить как есть, либерализовать все или только грузовые перевозки и международные пассажирские перевозки. Хотя перед глазами Еврокомиссии был пример успешной тотальной либерализации США (Staggers Act 1981), она не последовала этому примеру до конца и разбила

либерализацию рынка ж/д перевозок на несколько этапов, 1991 г. и три т.н. железнодорожных пакета 2001, 2004 и 2007 гг.

Поводом для изменения стала тенденция утраты железными дорогами перед автомобилями доли рынка транспортных услуг. Конкуренцию двух видов транспорта иллюстрирует тот факт, что второй ж/д пакет был принят в тот же день, что и директива N 52, которая заложила основу современной системы взимания платы за пользование автодорогами, чтобы выровнять финансовые бремя инфраструктурных компаний и автомобильных перевозчиков. Инфраструктура – самая капиталоемкая сфера ж/д сообщения, поэтому исторически строительство новых дорог осуществляли государства. ЕС имеет развитую сеть железных дорог, но у него долго не было норм, регулирующих доступ к ж/д путям, взимание платы за пользование ею и осуществления в нее инвестиций.

Эти вопросы были урегулированы в 1991 г. Для начала по ней эксплуатацию подвижного состава требовалось отделить от управления инфраструктурой в учете. Директива обязывает членов ЕС хотя бы на уровне балансовых расчетов разделить эксплуатацию и инфраструктуру; разделение этих сфер между независимыми организациями было факультативным. Выбор способа разделения отдавался и отдается на откуп странам ЕС. Директива должна быть имплементирована не позднее 01.01.1993 г., однако, большинство стран не выполнило эту задачу в срок, а Португалия к 1994 г. даже сделала это неполностью. Следовало сделать имплементацию дифференцированной по срокам с тем, чтобы страны с наибольшим ж/д транзитом скорее открыли рынок ж/д

перевозок: Бельгия, Германия, Нидерланды – а в конце это сделали периферийные страны, неинтересные для международного ж/д сообщения: Греция, Ирландия и Португалия. Последние могли бы ориентироваться на опыт первых, чтобы минимизировать ошибки либерализации и ущерб своему незначительному ж/д сектору. Например, по причине отсутствия ж/д сообщения ЕС освободил Мальту и Кипр от обязанности либерализовать рынок ж/д перевозок только директивой N 58/2007 г., хотя страны являются членами ЕС с 2004 г.

Однако даже такое разделение не совсем благоприятно для стран Центральной и Восточной Европы. Дело в том, что собственник инфраструктуры там не имеет достаточных средств на ее поддержание и развитие, поэтому операторы должны быть готовы к опозданиям поездов. За такие опоздания пассажир взыскивает штраф с оператора. Чтобы освободить его от ответственности законы соответствующей страны должны допускать возложение ответственности на собственника инфраструктуры. Это соответствует Международной конвенции о железнодорожных перевозках 1980 г. (COTIF). Однако трудно себе представить страну, которая была в это заинтересована. Дело в том, что собственником инфраструктуры обычно является государство, тогда эксплуатантом ж/д путей может быть "нувориш", а не преемник государственной ж/д.

Далее, как с национального эксплуатанта, так и с перевозчиков из третьих стран должна взиматься одинаковая плата. Однако вырученных средств было недостаточно, а ст. 6 Директивы 91/440 не позволяла эксплуатанту субсидировать оператора инфраструктуры. Например, в Дании это парализовало обслуживание текущих

путей, не то что строительство новых, а в конечном счете требовались субсидии государства. Началу ограничению государственных субсидий было положено еще в 1970 г. Регламентом Совета ЕЭС N 1107/70, которая на государственное субсидирование в железную дорогу распространила действие ст. 92-94 Римского договора 1957 г., ограничивающих государственные субсидии как несовместимые с общим рынком. Однако, последующее Решение Совета ЕЭС N 75/327 в своей ст. 5 еще не запрещало прямую денежную субвенцию в национального ж/д перевозчика. Чтобы не нарушать европейские нормы Словения в 2007 г. управление инфраструктурой возложила на государственное агентство, которое, не будучи частной компанией, может субсидироваться без ограничений, а эксплуатацию оставила за бывшей государственной ж/д.

Есть мнение, что Директива 91/440 в целом не принесла желаемых результатов, разве что облегчила "комбинированные грузовые" и контейнерные перевозки для международных групп перевозчиков. Такие группы могли составить минимум 2 перевозчика из разных стран ЕС, причем необязательно это должны быть государственные или крупные предприятия. На самом деле повторение ошибочного мнения Комиссии ЕС; спустя 10 лет после этой Директивы доля грузового ж/д транспорта перестала падать. До Директивы 91/440 собственник инфраструктуры и эксплуатант путей имел единый интерес - препятствовать допуску третьих перевозчиков к своим путям. Так, например, Deutsche Bahn, как собственник путей и до 1999 г. эксплуатант, до образования Федерального агентства ж/д путей в 1998 г. дискриминировал при распределении

доступа к путям. Например, выигравшая компания тендер была вынуждена уменьшить скорость поездов, т.к. собственник путей якобы израсходовал средства на содержание других путей; аффилированная компания этого собственника тендер проиграла. Это допускалось актами ЕС вплоть до первого ж/д пакета 2001 г. В ФРГ теперь собственник путей и эксплуатанты разделены на разные юрлица, и надзор за доступом к путям осуществляет одно агентство в составе одного министерства, а контроль над эксплуатантами - другое агентство (Федеральная ж/д служба) в составе другого министерства. Подобное "разделение властей" документами ЕС не требуется, но не смогло стать одним из средств борьбы со злоупотреблениями - потерпевший пытался жаловаться в другое надзорное ведомство (regulator shopping), если первое не помогло. Это средство не сработало, т.к. между надзорными ведомствами нет конкуренции. Однако, она имело место быть в Соединенном королевстве. Факт, что после либерализации на железных дорогах Соединенного королевства выросла аварийность, не повторялся в других странах, поэтому здесь нет закономерности.

Стоит заметить, что неразделенность инфраструктуры и эксплуатации а priori не является препятствием либерализации. Например, в США действуют вертикально-интегрированные ж/д компании, владеющие путями и локомотивами, но федеральный регулятор (Surface Transportation Board) неоднократно обязывал их предоставлять пути третьему лицу: "Только вертикальное разделение не может обеспечить эффективную конкуренцию». Несмотря на это половинчатое решение США нельзя упрекнуть в отсутствии конкуренции на

рынке ж/д перевозок. В Канаде тоже наличие двух вертикально интегрированных компаний было достаточным для создания конкурентной среды.

Злоупотребления бывали следующие. Во Франции пути были выделены из бывшего монополиста (SNCF) и переданы в новую структуру (RFF), но функции управления путями остались за SNCF. Французским изобретением вдохновилась DBAG, которая сдала маневровые пути и станции в аренду аффилированному доминирующему грузоперевозчику (DB Cargo), к услугам которого неизбежно пришлось прибегать его конкурентам. Создание такого вертикально-интегрированного холдинга на месте бывшего единого монополиста было допустимой имплементацией Директивы 91/440.

Вслед за Директивой 91/440 собственник путей станет заинтересован в доступе новых перевозчиков, т.к. покрывать расходы на содержание и развитие инфраструктуры может только за счет доходов от нее. Директива 91/440 не препятствовала компании остаться монополистом на рынке ж/д перевозок конкретной страны ЕС, но инфраструктурные проекты традиционно являются убыточными. Ввиду экономических столпов, на которых стоит Директива 91/440, в ЕС безболезненно сложилась система свободной перевозки грузов на основе соглашений между национальными собственниками путей. Такие соглашения предоставляли право пользования ж/д путями, в т.ч. для транзита, эксплуатантам из страны, с оператором инфраструктуры которого есть соглашение (ст. 10 Директивы 91/440). Открытию рынка перевозок способствовало то, что в тарифах за пользование ж/д путями перевозчики из

других стран ЕС пользуются национальным режимом (ст. 8 Директивы 91/440).

В 1995 г. также были приняты две директивы по либерализации ж/д рынка. Директива N 95/18 определяла условия выдачи разрешений на пользование ж/д путями и условия оказания услуг перевозчиками, а также обязывала разделить регулирование ж/д сферы и надзор за ней. Директива N 95/19 обязывала обеспечить недискриминационный доступ к ж/д путям и условия платы за него, вводила принцип свободной конкуренции услуг, право обжаловать решения ответственного за инфраструктуру органа/компании относительно этих доступа и оплаты. Директива допускала лицензирование деятельности по международной перевозке грузов. Методы достижения этих задач отдавались на откуп государствам. При этом директивы не отменяли обязательность "перевозок для публичных нужд" и право государств их субсидировать. Т.е. не нарушали привилегию государства из Директивы 91/440 на покрытие убытков ж/д компаний от выполнения публичных нужд.

Свобода оказания услуг не распространялась на оказание перевозочных услуг на инфраструктуре, специально созданной для определенных видов перевозок: высокоскоростных ж/д перевозки, грузовые транспортные коридоры. Тот факт, что транспортные коридоры не являются территорией либерализации привел к росту цен на ж/д перевозки по коридорам в Центральной и Восточной Европе, что делает железную дорогу неконкурентоспособной перед автотранспортом. Либерализация не создала конкурентную среду на пассажирских ж/д перевозках, т.к. их

основную часть составляют не либерализированные пригородные и региональные перевозки. Трансграничные перевозки осуществляют в основном высокоскоростные ж/д поезда, которые регулируются не нормами ЕС для обычных железных дорог. ЕС верно направил первые усилия по либерализации на грузовые ж/д перевозки, т.к. они составили половину грузовых ж/д перевозок, что подтверждает востребованность реформы рынком.

Впоследствии были приняты 3 ж/д пакета. На текущий момент Директива 91/440 заменена директивой N 2012/34/EU, которая к тому же распространяется на страны ЕЭЗ: Исландию (не имеет ж/д сообщения), Лихтенштейн и Норвегию. Эта директива имплементируется не позднее 16.06.2015 г., указанные три страны не сделали уточнений и оговорок к ней. Теоретически на эти три страны пользовались всеми привилегиями ж/д либерализации ЕС в силу договора о Европейской экономической зоне от 1992 г., и несли соответствующие обязанности. Однако имплементация через рамочный договор 1992 г. не имеет жестких сроков, аналогичных имплементации директивы для ЕЭЗ.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проводимая в ЕС унификация, являющаяся элементом либерализации, прошла большой путь, но дотянулась не до всех сфер. Например, проблемой является различие в системах сигнализации (световые и иные сигналы машинисту о движении, состоянии подвижного состава и т.п.), которое имеет исторические корни. Также этому мешает то, что в процессе либерализации на ж/д транспорте участвуют не все страны европейского континента. Например, есть техническая

возможность следовать между Италией и Швейцарией без остановок для смены локомотивов с другой системой электропитания, однако остановка все же совершается для смены ж/д бригад. Для решения этой проблемы некоторые страны реализуют идеи, заложенные Европейским союзом. Например, Норвегия осуществила разделение и либерализацию и теперь имеет конкурентный рынок ж/д грузоперевозок.

Другие международные интеграционные объединения мира, например, Меркосур и Североамериканская зона свободной торговли даже не приблизились к тем результатам, которых достиг ЕС десятилетия назад. Опыт ЕС рекомендуется стать примером для достижения те же целей Евразийским экономическим союзом, ж/д транспорт в котором занимает большую, чем в ЕС долю перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Европа на пути к единой железнодорожной системе // Журнал "Железные дороги мира". - №8, 2009.
2. Железные дороги Дании: диверсификация деятельности и оздоровление инфраструктуры // Журнал "Железные дороги мира". №2, 2008.
3. Железные дороги Словении: инвестиции в транзит // Журнал "Железные дороги мира". - №10, 2009.
4. Мнение Еврокомиссии <...> о поправках Европейского парламента в общую позицию Совета ЕС относительно Директивы <...> о распределении возможностей железнодорожной инфраструктуры... // COM/2000/572.
5. Сообщение Комиссии о развитии железнодорожных предприятий Сообщества No. 96/C 153/04 // Журнал

Европейского сообщества. – С. 153 от 28.05.1996 г.

6. Проблемы железных дорог Восточной и Центральной Европы // Журнал "Железные дороги мира". – №4, 2010.

7. Проект Директивы об изменении Директивы No. 91/440/ЕЕС о развитии ж/д предприятий Сообщества, Представленный Комиссией ЕС // COM (95) 337 final.

8. Признание экономической и социальной ценности железных дорог // Журнал "Железные дороги мира". – №12, 2008.

9. Beckers T., von Hirschhausen C., Haunerland F., Walter M. Long-distance passenger rail services in Europe: Market access models and implications for Germany // OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Paper. No. 2009-22, 2009.

10. Böllhoff D. Developments in regulatory regimes: An Anglo-German comparison on telecommunications, energy and rail // Preprints aus der Max-Planck-Projektgruppe Recht der Gemeinschaftsgüter. No. 5, 2002.

11. Borchering A. Strategies, programs, and projects pertaining to policy on transport: Research in selected European States, the United States, and Japan. Final report on Sweden // WZB Discussion Paper. No. SP III 2004-111, 2004.

12. Busche A. How does the community wish to revitalise its railways? // Intereconomics. Vol. 39, iss. 4, 2004.

13. Chenrim P.J.S. As políticas públicas no sector dos transportes ferroviários portugueses desde 1974. 2008.

14. Dambach A. Verkehrspolitik auf deutscher und europäischer Ebene: Akteure, Verflechtungen, Handlungsspielräume – dargestellt am Beispiel Straßenbenutzungsgebühren. 2006.

15. Daychoum M.T. Regulação e Concorrência no Transporte Ferroviário: um estudo das experiências brasileira e alemã. 2013.

16. Eisenkopf A. Opening the rail freight market in Europe: An economic assessment // Intereconomics. Vol. 41, iss. 6, 2006.

17. Erdmenger Ü. Verkehrspolitik // Jahrbuch des Europäischen Integration. 1985.

18. Héritier A. The politics of public services in European regulations// Preprints aus der Max-Planck-Projektgruppe Recht der Gemeinschaftsgüter. No. 1, 2001.

19. Héritier A. Regulator-regulatee interaction in the liberalized utilities: Access and contract compliance in the rail sector // Preprints aus der Max-Planck-Projektgruppe Recht der Gemeinschaftsgüter. No. 12, 2001.

20. Héritier A., Knill C. Differential responses to European policies: A comparison // Preprints aus der Max-Planck-Projektgruppe Recht der Gemeinschaftsgüter. No. 7, 2000.

21. Jarzembowski G. European Framework for the Internal Market in the Railway Sector // Intereconomics. Vol. 41, iss. 6, 2006.

22. Kirchner C. Legal Instruments for Liberalising European Rail Freight Markets from 2007 // Intereconomics. Vol. 41, iss. 6, 2006.

23. Laabsch C., Sanner H. The impact of vertical separation on the success of the railways // Intereconomics. Vol. 47, iss. 2, 2012.

24. Laaser C.-F. Die Bahnstrukturreform: richtige Weichenstellung oder Fahrt aufs Abstellgleis? // Kieler Diskussionsbeiträge. No. 239, 1994.

25. Laaser C.-F. Möglichkeiten der Deregulierung des Schienenverkehrs der Deutschen Bundesbahn: die Option des Wettbewerbs im Schienennetz // Kieler Arbeitspapiere. No. 314, 1988.

26. Ludewig J. Market Liberalisation Alone Is Not Enough // Intereconomics. Vol. 41, iss. 6, 2006.

27. McCullough G. The Liberalization of European Rail Transport: An American View// Intereconomics. Vol. 41, iss. 6, 2006.