

Секция «История новейшего времени стран Европы и Америки»

Значение экологического фактора в вопросе реформирования железных дорог Швеции во второй половине 1980-х годов.

Научный руководитель – Корунова Евгения Валерьевна

Скрипник Софья Сергеевна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра новой и новейшей истории, Москва, Россия

E-mail: skrip-sony99@yandex.ru

Данный доклад ставит целью определить значение экологической повестки в вопросе реформирования железнодорожного транспорта в 1970-1980-х годах в Швеции. Доклад опирается на материалы риксдага [6, 7, 8, 9].

В настоящее время, вопросы экологии всё чаще становятся неотъемлемой частью как внутренней, так и внешней политики многих стран мира. Для одних государств «зеленая повестка» - это достаточно новое явление, к которому ещё предстоит приспособиться, для других - многолетняя составляющая жизни страны. Швеция на протяжении многих лет неизменно входит в десятку стран с самым высоким индексом экологической эффективности [10]. Её опыт в проведение соответствующей политики бесценен. В 1970-е годы, когда зеленая повестка лишь начинала приобретать глобальный характер, в Швеции она уже играла особую роль: именно в эти годы в стране разгорелась острая дискуссия по вопросу расширения строительства атомных электростанций. Противодействие развитию атомной энергетики было связано с экологическими воззрениями шведского общества [4]. И проигрыш в 1976 году (после 44-летнего управления страной) Социал-демократической партии был связан не только с общим экономическим спадом 1970-х годов, но и недооценкой партией возрастающей роли экологического аспекта в жизни общества [1]. К началу 1980-х годов «зеленая волна» стала настолько мощной, что в 1981 году образовалась новая партия - Партия зеленых, которая в 1988 году прошла в риксдаг [1]. Развитие экологического сознания стало политической силой, которая могла влиять на принятие решений в самых разных сферах жизни страны. Одной из подобных сфер стала железнодорожная отрасль.

Ко второй половине 1980-х годов Государственные железные дороги Швеции (ГЖД) находились в глубоком кризисе. Ряд экономистов считают финансовую убыточность главной и единственной причиной реформы железнодорожного транспорта [5]. Однако, помимо финансовых проблем ГЖД, существовали разного типа социальные тенденции, которые стимулировали принятие решения о реформе отрасли. Одной из таких тенденций было требование шведского общества сохранить ведущую позицию железнодорожного транспорта в стране в вопросе внутренних перевозок, как экологичную альтернативу автомобильному и авиационному транспорту. Это требование основывалось на реальных экономических и социально-экономических проблемах страны в те годы. Во-первых, в 1970-1980-х годах вокруг трёх крупнейших городов Швеции - Стокгольм, Гётеборг, Мальмё -, а также вдоль главных транспортных магистралей, соединяющих эти города, начали активно складываться агломерации, что ставило перед Швецией проблему регулирования транспортных потоков всего юга страны [3]. Усиление заинтересованности шведского общества в развитие общественного транспорта в агломерациях, в первую очередь железнодорожного, было связано не только с его большей эффективностью, но и с ухудшением экологии вследствие роста автомобильного трафика. Так, парламентские дебаты и вносимые в риксдаг законопроекты изобилуют призывами депутатов из этих агломераций о необходимости замены

автомобильных перевозок железнодорожными, для улучшения в первую очередь экологического состояния [6, 9]. Во-вторых, заинтересованность в развитии железнодорожного транспорта, стала возрастать и из-за топливно-энергетических проблем. Нефтяной кризис 1973-1974 года сильно повлиял на экономику Швеции [2]. Вопрос об обеспечении страны топливом и энергией был центральным в те годы. Швеция активно пыталась сделать свою экономику более экологичной и менее зависимой от топливных ресурсов, которые поступали извне. По мнению правительства, инвестиции в железную дорогу как транспортное средство, где большая часть маршрутов осуществлялась на электрической тяге, являлись важной частью не только транспортной и экологической, но и топливно-энергетической политики [7, 8]. В-третьих, сохранение за железными дорогами ведущей роли в перевозках на средние и дальние расстояния позволяли обезопасить от окисления крупные лесные массивы страны, которые имеют ключевое значение для одной из главных отраслей Швеции - лесобумажной промышленности [2]. Так согласно программе действий по борьбе с окислением Шведского агентства по охране окружающей среды замена всего автомобильного транспорта, совершающего поездки на расстояния более 200 км, на железнодорожные перевозки позволила бы сократить выбросы оксидов азота на 16 000 тонн в год, в то время как каждый процент увеличение автомобильного трафика увеличивает выбросы оксидов азота на 1500-2000 тонн в год [9].

Материалы риксдага позволяют говорить о том, что «зеленая повестка» оказывала сильное влияние на решение ряда внутривластных проблем, как за счёт роста экологического сознания общества, так и благодаря её переплетению с рядом экономических и социальных проблем страны. Вопрос о реформировании железнодорожного транспорта в Швеции не стал исключением. Рассмотрение данного вопроса через призму экологической повестки, позволяет увидеть более глубокие предпосылки и причины реформирования железнодорожного транспорта в Швеции во второй половине 1980-х годов.

Источники и литература

- 1) Вейбуль Йорген. Краткая история Швеции. Стокгольм. 1994.
- 2) Волков. А.М. Экономика современной Швеции. М.: Наука, 1987.
- 3) Иконников А.В. Современная архитектура Швеции. М.: Стройиздат, 1978.
- 4) Мелин Я., Юханссон А.В., Хеденборг С. История Швеции. М.: Весь мир, 2002.
- 5) Alexandersson G. The Swedish Railway Deregulation Path // Review of Network Economics. 2008. Vol. 7. № 1.
- 6) Motioner. Motion: Järnvägar och vägar i Malmöhus län / Stig Josefson och Sigvard Persson. № 2435 år 1984.
- 7) Motioner. Motion: Överförande av tung trafik från landsväg till järnväg m. m. / Sven Henricsson m. fl. № 2559 år 1984.
- 8) Propositioner. Regeringens proposition. №99 år 1979.
- 9) Riksdagens protokoll. 1985. № 153.
- 10) Environmental Performance Index: Sweden // The Environmental Performance Index | 23 ° Grate [Электронный ресурс]. URL: <https://global-reports.23degrees.eu/epi2022/environmental-performance-index-cace937a79f098> (Дата обращения 01.03.2023)