

Ю. Л. Мохова

кандидат наук з державного управління,
доцент кафедри економічної теорії і державного управління
Донецького національного технічного університету

МЕХАНІЗМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

У статті проведено аналіз ринку пасажирських і вантажних залізничних перевезень країн Європейського Союзу. Визначено особливості функціонування європейських залізниць та ключові проблеми розвитку залізничного транспорту. Досліджено інструменти підтримки розвитку залізничної галузі з боку держави в європейських країнах. Виділено загальні принципи залізничної реформи країн Європи. Обґрунтовано необхідність удосконалення державного регулювання залізничної галузі в Україні відповідно до європейських стандартів.

Ключові слова: транспортна система, залізничний транспорт, субсидювання, реформування, євроінтеграція.

Постановка проблеми. Транспорт – одна з головних галузей господарства, яка здійснює перевезення пасажирів і вантажів. Сьогодні залізничний транспорт відіграє важливу роль у функціонуванні й розвитку товарного ринку країни, у задоволенні потреби населення в перевезенні. Він є основою міжнародного географічного поділу праці, що забезпечує виробничі та невиробничі потреби господарства й населення в усіх видах перевезень.

Існуюча залізнична система в Україні неоднорідна та не дає змогу без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. Рівень безпеки, показники якості й ефективності перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог.

Європейська економічна інтеграція у сфері транспорту здійснюється на принципах міжнародного економічного права, що стосуються ринку транспортних послуг як однієї з галузей міжнародної економіки, а також шляхом запровадження спільної транспортної політики, яка віддзеркалює наднаціональний характер європейської інтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами транспортної політики України в залізничній галузі займалися багато іноземних та вітчизняних дослідників, серед яких можна виділити В. Алейник [1], Н. Антошишину [2], Д. Козаченко [1], А. Нежинську [3], О. Никифорова [4], С. Мямліна [1], О. Пшінько [1], І. Тревогі-

на [1]. Аналіз робіт, у яких запропоновано оптимізацію транспортної системи України, свідчить про те, що проблему, пов'язану із запровадженням в Україні досвіду Європейського Союзу (далі – ЄС), набутого ним у залізничній галузі, досліджено недостатньо, що саме зумовлює актуальність публікації.

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС та характеризується суттєвим відставанням інфраструктури, обладнання й норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання й ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту. Зближення української держави з ЄС є не лише інструментом поглиблення економічної кооперації, а й важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому.

З огляду на особливу роль залізничного транспорту в економіці країни та добробуті населення перед державою стоїть важливе завдання щодо охорони й розвитку залізничного транспорту, підвищення його експлуатаційних можливостей і конкурентоздатності відповідно до європейських норм.

Мета статті. Головним завданням роботи є визначення особливостей функціонування залізничної галузі країн Європейського Союзу для виділення ключових напрямів удосконалення

вітчизняного залізничного транспорту та прискорення європейської інтеграції.

Виклад основного матеріалу. Світова система залізниць склалась на початку XX ст. Залізниці є в 140 країнах світу, їх протяжність становить приблизно 1,2 млн км. Найбільшу довжину мають залізниці в США (близько 240 тис. км), Канаді (90 тис. км), Росії (86 тис. км). Залізнична мережа розвинених країн відрізняється високою пропускною спроможністю.

Аналіз орієнтирів розвитку залізничного транспорту дає змогу виділити такі моделі організації залізничного ринку, як північноамериканська та європейська.

Основний принцип функціонування північноамериканської моделі полягає в домінуванні приватних інтегрованих компаній, яким належать шляхи й об'єкти інфраструктури, парк вантажних вагонів і локомотивів, мережа вантажних станцій і депо, тобто всі основні активи. Відповідно до американської моделі залізничних перевезень конкурентна боротьба здійснюється між щонайменше двома незалежними інфраструктурами, які здатні надавати якісні альтернативні послуги.

На більшу увагу заслуговує європейська модель організації залізничного ринку. Ключовою ідеєю цієї моделі виступає монопольне становище держави щодо об'єктів інфраструктури та управління рухом. При цьому монополія держави проявляється через залізничні державні холдинги. Ринок вантажних залізничних перевезень у країнах ЄС функціонує на основі конкурентної боротьби між компаніями-операторами, яким надається гарантія доступу до інфраструктури за дотримання регульованих умов.

Залізничний транспорт у Європі характеризується певними особливостями, як технічними, так і інфраструктурними. Залізничні мережі в Західній і Центральній Європі перебувають у гарному стані та досить розвинені, тоді як Східна й Південна Європа нерідко мають менший обсяг охоплення та деякі інфраструктурні проблеми.

Згідно з європейською моделлю організації ринку залізничних перевезень ціноутворення здійснюється на основі регульованих тарифів на послуги інфраструктури за ринкового ціноутворення на послуги локомотивної тяги й надання вагонів. Тарифи на доступ до інфраструктури варіюються залежно від низки факторів, оскільки залізнична інфраструктура являє собою затратний і капіталомісткий актив, при цьому будучи ключовою ланкою в безпечному

здійсненні залізничних перевезень (категорія маршруту, тип перевезення, фактор завантаженості, ваговий параметр тощо).

Ринок пасажирських залізничних перевезень у країнах ЄС функціонує, ґрунтуючись на змішаній моделі організації, що полягає в конкуренції за інтегровану франшизу. На залізницях країн Центральної та Східної Європи останнім часом спостерігається різкий спад обсягу пасажирських перевезень (див. рис. 1).

Основними причинами цього було загальне погіршення економічного й фінансового становища країн із перехідною економікою, а також непередбачуване збільшення кількості приватних автомобілів і відповідне зростання конкуренції з боку автомобільного транспорту.

Найвище зниження продуктивності перевезень між країнами ЄС спостерігалось у Латвії (-10,6%), Словенії (-9%) та Болгарії (-6,8%). Натомість пасажирообіг в Естонії, Румунії та Ірландії збільшився на 27%, 14,2% і 8,1% відповідно. У Великобританії показник у 2014 р. збільшився на 4,4% після зростання на 7,4% в 2010 р., 7,2% в 2011 р., 5,5% в 2012 р. та 1,7% в 2013 р. [5]. Найбільшим рівнем ефективності організації приміських пасажирських перевезень характеризується Німеччина.

Ще більшою мірою зменшився обсяг вантажних перевезень. Переорієнтація економіки країн Центральної та Східної Європи на ринкові відносини, структурні зміни в промисловості й зовнішній торгівлі, поєднані з обмеженнями з боку попиту та іншими побічними явищами перехідного періоду, зумовлюють зменшення обсягу вантажних перевезень на залізничному транспорті (див. рис. 2).

В Естонії зафіксували найбільше зниження показника в 2013–2014 рр. (-1,5 млрд т-км). Натомість для трьох країн характерний абсолютний приріст понад 1 мільярд тонно-кілометрів за той же період, а саме Іспанії (+1,5 млрд т-км), Австрії (+1,2 млрд т-км) та Італії (+1 млрд т-км) [5].

Незважаючи на загальне посилення тенденції, 6 із 28 держав – членів ЄС зафіксували зниження продуктивності вантажного транспорту в 2013–2014 рр. (див. рис. 3).

Найбільший приріст продуктивності залізничних вантажних перевезень зафіксовано в Греції (+31,5%), Іспанії (+15,9%) і Словенії (+8,2%). На іншому кінці шкали – найбільше зменшення в 2013–2014 рр., що спостерігається в Естонії (-31,0%), Румунії (-5,2%) тощо [5].

Частка міжнародних перевезень у різних країнах тісно пов'язується з їх географічним

положенням у Європі. Для ЄС у цілому частка міжнародних перевезень може бути оцінена на рівні близько 39% у 2014 р. та залишається стабільною протягом останніх років [5].

Аналіз іноземної практики стану й розвитку залізничного транспорту держав – членів ЄС дав змогу зробити висновок, що для країн цієї групи характерний високошвидкісний рух, розвиток якого сприяє завоюванню конкурентних переваг цього виду транспорту в багатьох сегментах пасажирських перевезень, а також дає змогу організовувати якісні інтермодальні перевезення, дотримуючись при цьому високих екологічних стандартів [6].

Залізничний транспорт у ЄС варто розглядати як ту цільову сферу, розвиток якої сприяє скороченню диспропорцій у соціально-економічному розвитку країн ЄС, що у свою чергу позитивно відображається на всій європейській економіці.

Організація залізничних перевезень у державах – членах ЄС має різноманітний характер, незважаючи на загальний вектор реформування. Так, у Греції й Люксембурзі відбулось розділення фінансової звітності між підрозділами, які відповідають за пасажирські перевезення та інфраструктуру, перебуваючи при цьому в одній компанії.

В Італії спостерігається інший варіант поділу діяльності між управлінням інфраструктурою та перевезеннями – структурний, який має на увазі створення відносно автономних підрозділів у межах холдингу.

У Португалії, Норвегії, Нідерландах, Данії, Фінляндії інфраструктурою й перевезеннями управляють різні компанії-відомства, що перебувають у державній власності.

Інструментом підтримки розвитку залізничної галузі з боку держави в європейських країнах є система домовленостей між державою та залізничною компанією щодо субсидій, їх необхідного рівня для компенсації недоотриманого доходу перевізником. Ця система повинна бути закріплена законодавчо: у Німеччині розмір щорічних субсидій із боку держави складає близько 2 євроцентів/т-км мінімум, у Великобританії – 22 євроценти/т-км максимум. Субсидування варто розглядати як механізм, за допомогою якого створюються умови для повноцінної конкурентної боротьби залізничного транспорту з іншими видами транспорту, при цьому враховуються принципи відмінності залізничного транспорту.

Одна із серйозних проблем полягає в тому, що багато європейських залізничних компаній сильно залежать від держави, яка намагається зберегти монополію на ринку. Це суперечить як європейському законодавству, так і інтересам клієнтів [3].

У ЄС нині послідовно проводиться залізнична реформа. Її метою є створення єдиної транс'європейської мережі залізниць, яка буде конкурентоспроможною порівняно з автомобільним транспортом. Незалежно від національної моделі залізничного бізнесу загальним напрямом реформ, прийнятим у більшості країн світу, стало підвищення рівня внутрішньогалузевої й міжгалузевої конкуренції. Як основні принципи реформування залізничного транспорту в ЄС виділяються здійснення контролю галузі з боку держави, децентралізація управління деякими видами діяльності, компенсація збитків від місцевих і регіональних пасажир-

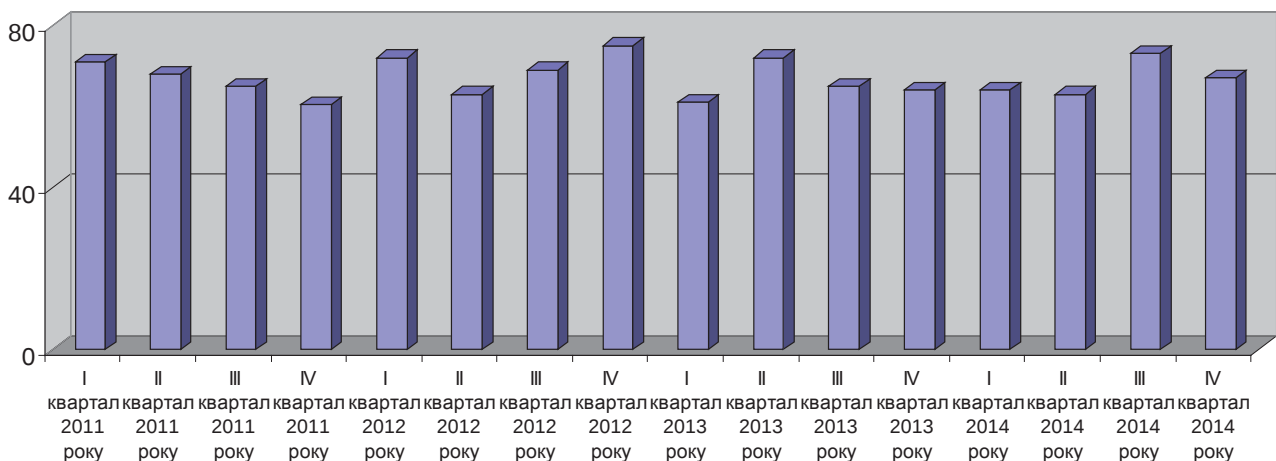


Рис. 1. Динаміка пасажирообігу країн – членів ЄС у 2014 р., млн. п-км [5]

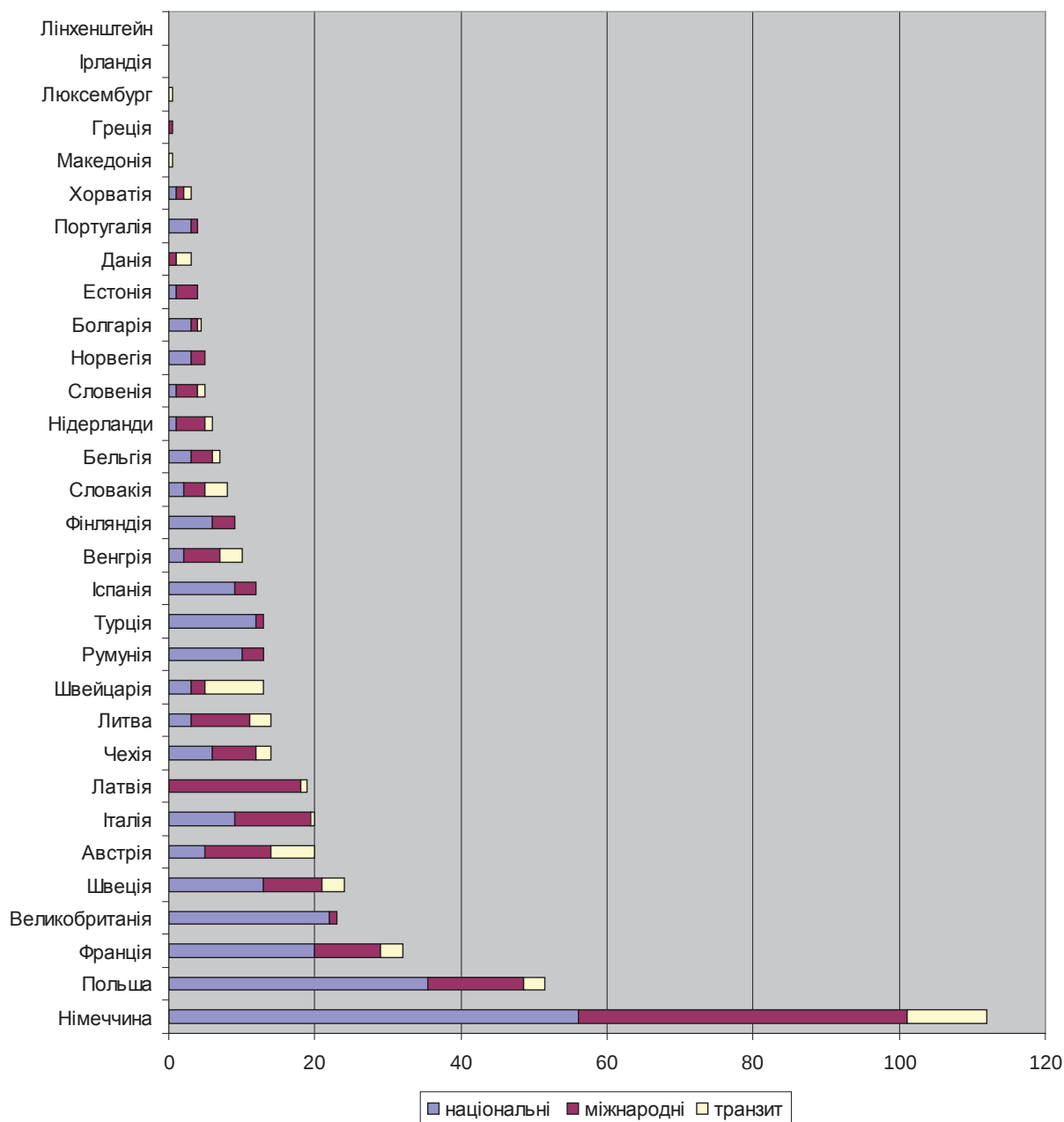


Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів залізничним транспортом країн – членів ЄС у 2014 р., млрд т-км [5]

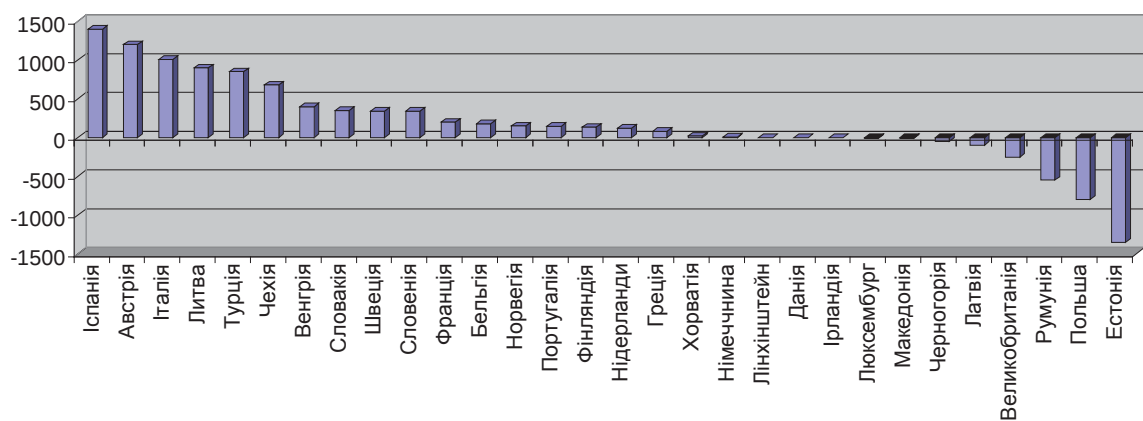


Рис. 3. Розвиток залізничного транспорту в 2013–2014 рр., млн т-км [5]

ських перевезень компаніям-перевізникам через передачу частини бюджетних коштів регіонального рівня, упровадження універсальних технічних стандартів у зв'язку з відкриттям національних ринків.

Оцінюючи можливість застосування зарубіжного досвіду реформування залізничної галузі українськими залізницями, прикладам позитивного державного управління можна протиставити рівнозначні приклади приватного управління, і навпаки. Сьогодні в Україні в умовах євроінтеграції необхідним є формування вертикально інтегрованої системи господарського управління залізничним транспортом, удосконалення процесу управління перевезеннями із застосуванням новітніх інформаційних технологій, формування системи маркетингу залізничних послуг та узгодження стандартів залізничного транспорту з вимогами ЄС.

Реалізація зазначених напрямів забезпечить збалансований розвиток інфраструктури залізничного транспорту, зростання якості послуг, підвищення конкурентоспроможності перевезень, підвищення рівня безпеки залізничного транспорту, прискорення інтеграції українського залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, а також досягнення світових екологічних стандартів.

Висновки і пропозиції. На основі проведеного дослідження особливостей розвитку залізничної галузі в країнах ЄС визначено, що залізничний транспорт у Європі характеризується як технічними, так і інфраструктурними особливостями.

Аналіз ринку пасажирських залізничних перевезень країн ЄС показав, що на залізницях країн Центральної та Східної Європи останнім часом спостерігається різкий спад обсягу пасажирських перевезень через загальне погіршення економічного й фінансового становища країн із перехідною економікою. Зменшення обсягу вантажних перевезень зумовлюється структурними змінами в промисловості та зовнішній торгівлі.

Визначено такі особливості функціонування європейських залізниць:

- монопольне становище держави щодо об'єктів інфраструктури й управління рухом;
- ринок вантажних залізничних перевезень функціонує на основі конкурентної боротьби між компаніями-операторами;
- ціноутворення здійснюється на основі регульованих тарифів на послуги інфраструктури за ринкового ціноутворення;

– високу пропускну спроможність і високошвидкісний рух.

Доведено, що інструментом підтримки розвитку залізничної галузі з боку держави в європейських країнах є система домовленостей між державою та залізничною компанією, а саме субсидіювання.

Виділено загальні принципи залізничної реформи країн Європи: здійснення контролю галузі з боку держави, децентралізацію управління деякими видами діяльності, компенсацію збитків від місцевих і регіональних пасажирських перевезень, упровадження універсальних технічних стандартів у зв'язку з відкриттям національних ринків.

Обґрунтовано необхідність удосконалення державного регулювання залізничної галузі в Україні відповідно до світової практики, результатом якого має стати зростання якості послуг, підвищення конкурентоспроможності перевезень та підвищення рівня безпеки залізничного транспорту.

Список використаної літератури:

1. Пшінько О. Дослідження вимог Європейського Союзу щодо опису залізничної інфраструктури / О. Пшінько, С. Мямлін, Д. Козаченко, В. Алейник, І. Тревогін // Українські залізниці. – 2015. – № 5–6. – С. 46–51.
2. Антощишина Н. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС / Н. Антощишина // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.m.nayka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=2423>.
3. Нежинская А. Железнодорожный транспорт Европы: скорее жив... / А. Нежинская // РЖД-партнер.ру [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/310518/>.
4. Никифорок О. Імплементация Директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки виклики часу / О. Никифорок // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15–20.
5. Railway freight transport statistics // Eurostat Statistic Explained [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_freight_transport_statistics.
6. Географія світового транспорту // Географія, країни світу, географія України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/398-geografiya-svitovogo-transportu>.

Мохова Ю. Л. Механизмы функционирования железнодорожной отрасли в странах Европейского Союза

В статье проведен анализ рынка пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок стран Европейского Союза. Определены особенности функционирования европейских железных дорог и ключевые проблемы развития железнодорожного транспорта. Исследованы инструменты поддержки развития железнодорожной отрасли со стороны государства в европейских странах. Выделены общие принципы железнодорожной реформы стран Европы. Обоснована необходимость совершенствования государственного регулирования железнодорожной отрасли в Украине в соответствии с европейскими стандартами.

Ключевые слова: транспортная система, железнодорожный транспорт, субсидирование, реформирование, евроинтеграция.

Mokhova Yu. L. Mechanism of functioning of the railway sector in the European Union

In the article the analysis of the market for passenger and freight rail transport of the European Union. The features of the functioning of European Railways and the key problems of development of railway transport. Abstract tools to support the development of the railway industry from the state in the European countries. Identify common principles for railway reform in Europe. The necessity of improving state regulation of the railway sector in Ukraine in accordance with European standards.

Key words: transport system, railways, subsidies, reform, European integration.