

М. І. МІЩЕНКО (ДІТ)

## ПРОБЛЕМИ ВЕРТИКАЛЬНОГО РОЗДІЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СЕКТОРА

Досліджується діяльність залізничного транспорту країн європейського сектору в період його вертикального розділення та визначаються основні проблеми, що призвели до порушення процесу гармонізації поточного стану залізниць з чинним законодавством в сфері залізничного транспорту ЄС.

*Ключові слова:* директиви ЄС, вертикальне розділення, оператор залізничних перевезень, менеджер інфраструктури

### Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими завданнями

Залізниці провідних Західноєвропейських країн з середині шестидесятих років минулого століття почали відчувати зменшення зацікавленості вантажовласників та пасажирів в обсягах споживання транспортних послуг. Втрачання конкурентоспроможності дало поштовх для розвитку Європейського законодавства в галузі залізничного транспорту. Корінь цих проблем у країнах Західної Європи полягав в інтенсивній

розбудові автодоріг, покращенні їх інфраструктури, зростання сервісу та стрімкому зростанні пропускної здатності автомобільних шляхів, що створило жорстке конкурентне середовище для залізничних вантажних та пасажирських перевезень.

Внаслідок такої ситуації залізничний транспорт Європи, який займав домінуючі позиції на ринку перевезень в першій половині двадцятого століття і належав, в основному, державі почав занепадати (табл. 1) [1].

Таблиця 1

Динаміка вантажообігу за видами транспорту ЄС-27, млн. т-км

Роки	Автомобільний	Залізничний	Внутрішній водний	Трубопровідний	Морський	Авіаційний	Всього
1995	1 289	386	122	115	1 146	2,0	3 060
1996	1 303	392	120	119	1 160	2,1	3 096
1997	1 352	410	128	118	1 193	2,2	3 202
1998	1 414	393	131	125	1 232	2,3	3 297
1999	1 470	384	129	124	1 268	2,3	3 377
2000	1 519	404	134	127	1 314	2,5	3 499
2001	1 556	386	133	133	1 334	2,5	3 544
2002	1 606	384	133	128	1 355	2,4	3 608
2003	1 625	392	124	130	1 378	2,4	3 652
2004	1 742	416	137	132	1 427	2,5	3 856
2005	1 794	414	139	136	1 461	2,6	3 946
2006	1 848	440	138	135	1 505	2,7	4 069
2007	1 914	453	145	127	1 532	2,8	4 175
2008	1 881	443	143	124	1 498	2,7	4 091
2009	1 691	362	120	120	1 336	2,5	3 632

**Аналіз останніх досліджень і публікацій,  
в яких започатковано вирішення даної  
проблеми і на які спирається автор**

Під впливом такої ситуації, та враховуючи інтереси спільної транспортної політики, Рада Європи впроваджує адекватні заходи з метою стабілізації транспортного ринку та подолання виявленого нею кризового стану [2].

Відповіддю Європейського парламенту і Ради на ситуацію, що склалася в сфері транспортного законодавства було прийняття у липні 1998 р. першого «інфраструктурного» пакету документів по залізницям. Він включав три Директиви Європейського парламенту і Ради: 2001/12/ЕС, 2001/13/ЕС, 2001/14/ЕС [3, 4].

Повідомлення Європейської комісії від 17 вересня 2010 р.: «Про розвиток Єдиного євро-

пейського залізничного простору» представляє стратегічне бачення комісії майбутнього єдиного європейського залізничного простору. Стратегія наголошує на сприянні ефективному розвитку інфраструктури залізничних підприємств в країнах-членах ЄС, створенню відкритого ринку залізничних перевезень, ліквідацію адміністративних, економічних, технічних перешкод і, найголовніше, забезпечення рівних умов з іншими видами транспорту. Внаслідок існуючого дисбалансу в інвестиціях у залізничну інфраструктуру, в порівнянні з автомобільною, пропонується значну частину бюджету транспорту ЄС в найближчі часи спрямувати на розвиток саме залізничної інфраструктури (табл. 2) [1].

Таблиця 2

**Експлуатаційна довжина колії залізниць країн ЄС-27, км**

Назва країни ЄС	1970	1980	1990	2000	2009	в т.ч. електрифікованих дільниць:	
						2009	%
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
ЄС-27	245 858	238 192	231 582	217 378	212 528	110 948	52,2
ЄС-15	175 274	168 150	162 132	151 967	151 048	83 631	55,4
ЄС-12	70 584	70 042	69 450	65 411	61 480	27 317	44,4
Бельгія	4 605	3 971	3 479	3 471	3 578	3 005	84,0
Болгарія	4 196	4 341	4 299	4 320	4 150	2 833	68,3
Чеська республіка				9 444	9 477	3 152	33,3
Данія	2 352	2 015	2 838	2 787	2 646	621	23,5
Германія	43 777	42 765	40 981	36 588	33 714	19 701	58,4
Естонія	1 227	993	1 026	968	919	132	14,4
Ірландія	2 189	1 987	1 944	1 919	1 919	52	2,7
Греція	2 602	2 461	2 484	2 385	2 552	264	10,3
Іспанія	15 850	15 724	14 539	13 868	15 044	8 772	58,3
Франція	37 582	34 362	34 070	29 272	29 903	15 463	51,7
Італія	16 073	16 138	16 066	16 187	17 004	12 082	71,1
Кіпр	-	-	-	-	-	-	-
Латвія	2 606	2 384	2 397	2 331	1 884	257	13,6
Литва	2 015	2 008	2 007	1 905	1 767	122	6,9
Люксембург	271	270	271	274	275	262	95,3
Угорщина	8 487	7 836	7 838	8 005	7 892	2 848	36,1
Мальта	-	-	-	-	-	-	-
Нідерланди	3 147	2 880	2 798	2 802	2 886	2 195	76,1

Назва країни ЄС	1970	1980	1990	2000	2009	в т.ч. електрифікованих дільниць:	
						2009	%
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
Австрія	5 901	5 857	5 624	5 665	5 356	3 518	65,7
Польща	26 678	27 181	26 228	22 560	19 764	11 891	60,2
Португалія	3 588	3 609	3 064	2 814	2 842	1 460	51,4
Румунія	11 012	11 110	11 348	11 015	10 776	4 002	37,1
Словенія	1 055	1 058	1 196	1 201	1 228	503	41,0
Словацька республіка				3 662	3 623	1 577	43,5
Фінляндія	5 804	6 075	5 867	5 854	5 919	3 067	51,8
Швеція	12 203	12 006	11 193	11 037	11 138	7 862	70,6
Великобританія	19 330	18 030	16 914	17 044	16 272	5 307	32,6

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття**

Держави-Члени ЄС здійснили реалізацію вимог чинного законодавства в сфері транспорту по-різному. Аналіз законодавчої бази й досвіду реформування залізничного транспорту Держав-Членів ЄС [5] дозволили виявити причини неможливості реалізації визначених вимог Директив ЄС у сфері залізничного транспорту [6].

**Формулювання цілей статті (постановка завдання)**

Метою даної статті є дослідження стану залізниць країн європейського сектору, аналіз типів вертикального розділення та основних проблем, що призвели до порушення процесу їх гармонізації з чинним законодавством в сфері залізничного транспорту ЄС.

**Вклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів**

В окремих країнах мало місце реформування, що не порушує Директиви 2001/12/ЄС і 2001/14/ЄС, але не дало в результаті вертикального розподілу.

З метою підвищення ефективності процесу реформування, реалізованого в повній відповідності з діючим європейським транспортним законодавством [3, 4], гармонізації з ним національного, необхідно проаналізувати можливі

варіанти реформування залізничного транспорту.

Існує чотири основних варіанти реформування:

- Повне розділення;
- Часткове розділення;
- Часткова інтеграція;
- Повна інтеграція.

Однак, це далеко не повний перелік. Існують країни, які вибрали комбінований варіант реформування, що використовує послідовно один або кілька варіантів реформування на протязі тривалого часу.

У першому варіанті реформування має місце повне розділення у плані правових, організаційних і інституціональних умов. Керуючий інфраструктурою є незалежним суб'єктом. Суб'єкти перевізної діяльності мають доступ до колії й станцій на основі контракту із власником інфраструктури (наприклад, у Нідерландах).

При частковому розділенні здійснюється організаційно-правове розділення менеджера інфраструктури й суб'єктів перевізної діяльності, однак, залишається централізований орган управління залізничним транспортом відповідальний за ключові функції управління інфраструктурою. Приклад часткового розділення - французька залізнична галузь, у якій підприємство - керуючий інфраструктурою RFF і діючий суб'єкт перевізної діяльності SNCF мають роздільну власність, але багато видів діяльності, пов'язані з управлінням інфраструктурою підконтрольні SNCF. Зокрема, SNCF відповідає за утримання і експлуатацію залізничної мережі й

надає ресурси для органа, відповідального за графік руху поїздів.

### Часткова інтеграція

У частково інтегрованій моделі менеджер інфраструктури й залізничний оператор, організаційно відділені, є філіями однієї й тієї ж холдингової компанії. Як наслідок, вони функціонують для досягнення загальних стратегічних і комерційних цілей, розташовуючись на монополізованому ринку залізничного транспорту. Це дає ефективну координацію діяльності по управлінню інфраструктурою й умов обслуговування поїздів. Деякі частково інтегровані моделі мають низькі вхідні бар'єри на вантажний ринок, що гарантує високий ступінь конкуренції (наприклад, у Німеччині й Італії).

Повністю інтегрований транспортний ринок

У цьому випадку відсутнє розділення між менеджером інфраструктури й залізничним

оператором. Обидва види діяльності виконуються вертикально інтегрованою юридичною особою. Ця структура найменш прозора й взагалі пропонує найменшу кількість можливостей для конкурентоспроможного входу. Однак спостерігається більш ефективна координація інтерфейсу (системи) колесо-рейка.

Представлений аналіз, дає підставу припустити, що із всіх описаних моделей тільки повна інтеграція (де немає ніякого розділення між менеджерами інфраструктури й залізничними операторами і не забезпечено не дискримінаційний доступ до інфраструктури) у цей час забороняється відповідно до чинного законодавства ЄС.

Представлена нижче табл. 3 містить диференціацію залізничних транспортних систем Держав-Членів ЄС щодо категорій, ідентифікованих вище.

Таблиця 3

### Диференціація залізничних транспортних систем Держав-Членів ЄС за ступенем розділення

Модель розділення	Країни
Повне розділення	Великобританія, Фінляндія, Данія, Нідерланди, Норвегія, Іспанія, Швеція, Португалія, Словаччина, Литва, Румунія, Чеська республіка, Греція
Часткове розділення	Естонія, Франція, Угорщина, Словенія, Люксембург, Латвія
Часткова інтеграція	Австрія, Бельгія, Німеччина, Італія, Польща
Повна інтеграція	Ірландія, Північна Ірландія

Однак, незважаючи на формальну диференціацію, виконану на підставі заяв Держав-Членів ЄС, Комісія Європейського парламенту з транспорту наголосила, що часткове розділення і часткова інтеграція фактично здійснені відповідно до Директиви 2001/14/ЄС, насправді не були погоджені з вимогами Першого Залізничного Пакету. На підставі цього висновку Комісією Європейського парламенту з транспорту розроблений Документ (SEC(2009)1687; COM(2009)676) покладений в основу Повідомлення Раді і Європейському парламенту про контроль розвитку ринку залізничного транспорту (RMMS 2009, Додаток 3), що забезпечує короткий огляд порушень процедур, пов'язаних з Директивами 91/440/ЄЕС і Першого Залізничного Пакету в жовтні 2009, повторно в 2010 р. Вищезгаданий документ містить наступний перелік країн і відповідних їм порушень:

– Франція: не в змозі виконати зобов'язання

Статті 6, Додатка II до Директиви 91/440/ЄЕС; Статті 6, Статті 11 і Статті 14 Директиви 2001/14/ЄС;

– Греція: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6, Статті 11, Статті 30 Директиви 2001/14/ЄС;

– Словенія: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6, Додатка II, Директиви 91/440/ЄЕС; Статті 14 Директиви 2001/14/ЄС; Статті 6, 7, 8, 11 і 30 Директиви 2001/14/ЄС;

– Чеська Республіка: не в змозі виконати зобов'язання Статті 4, 6, 7, 11 і 30 Директиви 2001/14/ЄС;

– Германія: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6, Додатка II Директиви 91/440/ЄЕС; Статті 4, Статті 6, Статті 7, Статті 8, Статті 14 і Стаття 30 Директиви 2001/14/ЄС;

– Португалія: не в змозі виконати зобов'язання Статті 5 Директиви Ради 91/440/ЄЕС (з виправленнями відповідно до

Директиви 2001/12/ЕС); Статті 7 Директиви 91/440/ЕЕС і Статті 6 Директиви 2001/14/ЕС;

– Польща: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6 і Додатка II Директиви 91/440/ЕЕС, Статті 4, Статті 6, Статті 7, Статті 8 і 14 Директиви 2001/14/ЕС;

– Австрія: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6 (3) і Додатка II Директиви 91/440/ЕЕС, Статті 4 і Статті 14 Директиви 2001/14/ЕС;

– Угорщина: не в змозі виконати зобов'язання Статті 6, Додатка II Директиви 91/440/ЕЕС; Статті 6, 7, 11 і Статті 14 Директиви 2001/14/ЕС;

– Іспанія: не в змозі виконати зобов'язання Статті 4, 11, 14, 30 Директиви 2001/14/ЕС; Статті 10 Директиви 91/440 Європейської Ради.

### Аналіз ступеня незалежності

Комісія Європейського парламенту з транспорту проводить постійний моніторинг транспортного ринку в країнах, де відсутня модель повного вертикального розділення управління інфраструктурою від перевізних операцій і реалізації незалежності існуючих функцій.

Ціль вертикального розділення полягає в тому, щоб створити незалежність, що гарантує не дискримінаційний доступ до національної залізничної інфраструктури. На жаль, багато із прийнятих структурних моделей не гарантують відповідно не дискримінацію. Наприклад, частково інтегрована модель приводить до сильних, триваючих стратегічних і комерційних зв'язків між менеджером інфраструктури й оператором

перевезень, обидва з яких є відповідальними перед загальним власником. Може бути важко перебороти такі зв'язки за допомогою одного тільки незалежного регулювання, однак сильні повноваження регулятора, не в останню чергу є наслідком проблем інформаційної асиметрії й ефективного контролю доступу третьої особи. У цих умовах конкуренція розвиватися не буде.

Дослідження Railimplement (Steer Davies Gleave (2006), *Railimplement: The implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC in Member States*, London) висунуло індикатори незалежності існуючих функцій:

1. Чи мають менеджери інфраструктури й залізничні оператори загальних членів ради директорів?

2. Чи перебувають підприємства менеджера інфраструктури й залізничного оператора в одній і той самій будівлі?

3. Чи має місце випадок виконання діючим оператором деяких задач керуючого інфраструктурою на головній мережі?

4. Чи може залізничний оператор контролювати доступ до деяких активів керуючого інфраструктурою таких, як склади й термінали?

У табл. 4 приводяться результати аналізу за запропонованою схемою. Steer Davies Gleave вважає, що ці критерії пояснюють, чому перший пакет не зробив очікуваного впливу, з погляду забезпечення недискримінаційного доступу й заохочення конкуренції в наданні залізничних послуг.

Таблиця 4

Результати аналізу ступеня незалежності

Держава	Критерій незалежності існуючих функцій			
	Загальні члени правління	Офіси в одній будівлі	Залізничний оператор частково управляє інфраструктурою	Залізничний оператор має доступ до управління деякими активами інфраструктури
1	2	3	4	5
Австрія	Так	немає	немає	Так
Бельгія	Так	немає	немає	немає
Чеська республіка	немає	немає	Так	Так
Данія	немає	немає	немає	немає
Естонія	немає	Так	Так	Так
Фінляндія	немає	немає	немає	-
Франція	немає	немає	Так	Так

Держава	Критерій незалежності існуючих функцій			
	Загальні члени правління	Офіси в одній будівлі	Залізничний оператор частково управляє інфраструктурою	Залізничний оператор має доступ до управління деякими активами інфраструктури
1	2	3	4	5
Германія	немає	немає	немає	Так
Англія	немає	немає	немає	немає
Греція	немає	Так	немає	немає
Угорщина	Так	Так	Так	Так
Ірландія	Так	Так	немає	немає
Італія	немає	Так	немає	Так
Литва	Так	Так	Так	Так
Люксембург	Так	Так	Так	Так
Голландія	немає	немає	немає	немає
Норвегія	немає	немає	немає	немає
Північна Ірландія	Так	Так	немає	немає
Польща	немає	немає	Так	Так
Португалія	немає	немає	немає	Так
Словаччина	немає	немає	немає	Так
Словенія	Так	Так	немає	немає
Іспанія	немає	немає	немає	немає
Швеція	немає	немає	немає	немає
Швейцарія	Так	немає	немає	Так

### Висновки з даного дослідження

Кількість загальних членів правління й ступень, до якого функціонуючі залізничні оператори виконують обов'язки управління інфраструктурою, викликає специфічне занепокоєння, оскільки вони мають тенденцію підривати незалежність менеджера інфраструктури й функціонуючого залізничного оператора. Це також справедливо, коли Холдингова компанія (у частково інтегрованій моделі) призначає президентів підприємств менеджера інфраструктури й залізничного оператора.

У випадках, коли розподіл пропускну здатності, як завдання керуючого інфраструктурою, здійснюються залізничними операторами існують явні побоювання за несправедливий розподіл потужностей на користь цих підприємств.

Транспортний ринок повністю лібералізова-

ний у таких країнах, як, Данія, Великобританія, Нідерланди й Швеція.

Отже, незалежність і недискримінація залишаються занепокоєнням у європейському секторі.

### Перспективи подальших розробок у даному напрямі

Перспектива реформування залізничного транспорту України вимагає дослідження та ретельного вивчення світового досвіду рішення проблем, що виникають в процесі вертикального розділення. Двадцятирічний досвід реформування 27 країн європейського сектору та 3 країн-кандидатів у члени ЄС надає багато можливостей для подальшого дослідження та розробки оптимальної стратегії реформування залізничного транспорту України.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://err.eurostat.ec.europa.eu>
2. Міщенко, М. І. Розвиток процесу лібералізації на залізницях країн європейського співтовариства [Текст] / М. І. Міщенко // Залізн. трансп. України. – 2011. – № 5.
3. Європейське залізничне законодавство. – Т. 1: Добірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / під ред. І. Б. Матвіїва. – Управління зовн. зв'язків Держ. адміністрації залізн. трансп. України (УЗ). – К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2006. – 296 с.
4. Європейське залізничне законодавство. – Т. 2: Добірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст] / під ред. І. Б. Матвіїва. – Управління зовн. зв'язків Держ. адміністрації залізн. трансп. України (УЗ). – К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2006. – 494 с.
5. Міщенко, М. І. Проблеми формування загальноєвропейської транспортної політики [Текст] / М. І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 29. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2009. – 300 с.
6. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu>

Надійшла до редколегії 18.11.2011.

Прийнята до друку 21.11.2011.

М. И. МИЩЕНКО

## ПРОБЛЕМЫ ВЕРТИКАЛЬНОГО РАЗДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЕВРОПЕЙСКОГО СЕКТОРА

Исследуется деятельность железнодорожного транспорта стран европейского сектора в период его вертикального разделения и определяются основные проблемы, которые привели к нарушению процесса гармонизации текущего состояния железных дорог с действующим законодательством в сфере железнодорожного транспорта ЕС.

*Ключевые слова:* директивы ЕС, вертикальное разделение, оператор железнодорожных перевозок, менеджер инфраструктуры

M. I. MISHCHENKO

## ISSUES OF VERTICAL DIVIDING THE RAILWAYS IN THE EUROPEAN SECTOR

Activity of a railway transportation of the countries of the European sector in its vertical division is investigated and the basic problems which have led to infringement of process of harmonisation of a current condition of railways with the current legislation in sphere of a railway transportation of EU are defined.

*Keywords:* EU Directives, vertical dividing, operator of transportation by rail, manager of infrastructure