



НИКИФОРУК

Олена Ігорівна —

доктор економічних наук,
завідувач відділу розвитку
виробничої інфраструктури
Державної установи «Інститут
економіки та прогнозування
НАН України»

ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА РЕАЛІЇ УКРАЇНИ

За матеріалами наукового повідомлення
на засіданні Президії НАН України
5 липня 2017 року

Розглянуто актуальність, специфіку та наслідки політики лібералізації для залізничного транспорту. Розкрито світовий досвід та європейські концепції лібералізації ринку залізничних перевезень, наведено оцінку варіативності запровадження політики лібералізації в країнах Європи. Окреслено стан розвитку ринку залізничного транспорту в Україні та вказано на можливі наслідки лібералізації залізничних перевезень у контексті реформування та імплементації Угоди про асоціацію між ЄС та Україною.

Ключові слова: політика лібералізації, конкуренція, ринок залізничних перевезень, організаційно-економічна модель, реформування, директиви ЄС.

Актуальність та наслідки політики лібералізації на ринках залізничних перевезень

Важливими завданнями державної політики є комплексна модернізація економічних секторів та лібералізація державних монополій з метою підвищення їх ефективності. Лібералізація на ринках залізничних перевезень є загальносвітовим трендом, спрямованим на посилення *конкурентоспроможності* залізничних монополій на світових ринках перевезень, зниження державних видатків та демонополізацію галузі, залучення приватного капіталу, підвищення фінансової стійкості залізничних компаній, збільшення продуктивності, надійності перевезень та поступове поліпшення якості послуг відповідно до потреб клієнтів. До речі, про те, що розвинений транспорт є суттєвою конкурентною перевагою сучасної макроекономіки, свідчать його оцінки в практично всіх відомих міжнародних економічних рейтингах країн, таких як Глобальний індекс конкуренто-

спроможності (Global Competitiveness Index), Глобальний інноваційний індекс (Global Innovation Index), Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business) або Індекс логістичної ефективності (Logistics Performance Index), в яких оцінюється якість митного очищення товарів, інфраструктура країни, логістичні видатки тощо. Усвідомлення важливої ролі транспортної системи, зокрема залізничного транспорту, в макроекономічному розвитку країни в історичній перспективі завжди виводило такі держави на позиції лідерів.

Розглянемо, які наслідки має запровадження політики лібералізації на залізничному транспорті. По-перше, це стимулює зміни в системі державного управління та регулювання, створення незалежного регуляторного органу стосовно, наприклад, тарифоутворення (національної комісії або національного агентства). По-друге, приводить до зміни організаційно-економічної моделі функціонування самої монополії та структури її управління (вертикально інтегрована монополія, вертикальна інтеграція та дезінтеграція одночасно, повне розділення монополії та відкритий доступ для третіх операторів), а отже, і до змін у правах власності та фінансово-економічних відносинах. По-третє, зумовлює зміни у функціонуванні ринків залізничних

перевезень, наприклад зміни в міжмодальній конкуренції, при цьому можна очікувати зростання частки вантажних і пасажирських перевезень залізницями, забезпечення недискримінаційного доступу до внутрішнього ринку третіх компаній, підвищення якості та надійності перевезень.

Світовий досвід лібералізації залізничних ринків свідчить, що в окремих країнах вдалося зменшити державні видатки. Проте слід зазначити, що майже в усіх країнах реформи на залізницях тривають, і в жодній з них усі етапи реформування повністю ще не пройдено. Серед великих економік світу лише Китай, Індія і Туреччина поки що не розпочали масштабних перетворень на своїх залізницях, при цьому ці країни мають вертикально інтегровані монополії (табл. 1).

На сьогодні є дві основні моделі функціонування залізничного транспорту: американська та європейська. Американська модель, яка функціонує в США, Канаді та Японії, припускає наявність кількох вертикально інтегрованих монополій, які оперують кожна на своїй інфраструктурі, а пасажирські перевезення виділено в окрему компанію з метою запобігання перехресному субсидіюванню. При цьому поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та управління інфраструктурою вважається

Таблиця 1. Характеристика організаційно-економічних моделей залізничних компаній (складено за [1])

Організаційно-економічна модель	Власники	Конкуренція	Умови доступу	Приклади країн
Вертикально інтегрована монополія	Інфраструктура і оператор — державні	Інтермодальна	Плата береться з кінцевих споживачів	Китай, Індія, Туреччина, Росія
Вертикальна інтеграція і дезінтеграція одночасно	Інфраструктура — приватна; оператори — приватні і/або державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (паралельна, наскрізна, орендаторів з орендаторами, орендаторів з володарем)	Плата за користування залізничними шляхами	США, Канада, Японія
Вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії	Інфраструктура і оператори — приватні або приватні/державні	Інтермодальна і внутрішньомодальна (орендатори з орендаторами, орендатори з володарями, а також через ексклюзивні франшизи для послуг, що супроводжуються соціальною підтримкою)	Специфічні умови доступу користувачів, відкритий доступ до інфраструктури для третіх осіб	Узагальнена модель ЄС, окремі країни — члени ЄС, Австралія

недоцільним з огляду на надто тісний зв'язок експлуатації та інфраструктури. Європейська модель, навпаки, передбачає вертикальне розділення на інфраструктурну та операторську компанії, відкритий недискримінаційний доступ третіх операторів та специфічне регулювання галузі.

Європейські концепції лібералізації ринків залізничних перевезень та оцінка рівня лібералізації

Серед регіональних угруповань, що мають власну наднаціональну політику та поширюють її на треті країни, саме Європейський

Таблиця 2. Основні директиви Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту (складено за [3])

Законодавчі акти	Основні директиви, регламенти	Основні визначені напрями	Роки і терміни впровадження в країнах ЄС
Римський договір	1. Директива Ради ЄЕС 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 про розвиток залізниць 2. Директива Ради ЄС 95/18/ЄС від 19.06.1995 про ліцензування залізничних підприємств	Розділення між операторською діяльністю та управлінням інфраструктурою (але не визначено, в межах якої організаційної моделі)	1991–2001 10 років
I пакет «залізничної інфраструктури», прийнятий у лютому 2001 р., складається з трьох директив, що поліпшують і оновлюють чинне на той момент законодавство	1. Директива 2001/12/ЄС замінює директиву 91/440/ЄЕС, оновлюючи її 2. Директива 2001/13/ЄС замінює директиву 95/18/ЄС 3. Директива 2001/14/ЄС щодо розподілу і тарифікації можливостей інфраструктури та сертифікації в галузі безпеки	Повне розділення між wheel and steel («колесами та сталлю») — операторською діяльністю та управлінням інфраструктурою	2001–2004 3 роки
II Залізничний пакет ЄС, прийнятий у 2004 р., набрав чинності в 2006 р., стосується прискорення будівництва європейської залізничної мережі	1. Регламент 881/2004/ЄС про створення Європейського залізничного агентства (ERA) зі штаб-квартирою в м. Валансьєнн, Франція 2. Директива 2004/51/ЄС «Розвиток залізниць співтовариства» змінює умови використання і доступу до інфраструктури 3. Директиви 2004/49/ЄС «Безпека» і 2004/50/ЄС «Інтероперабельність»	Ключові законодавчі документи сучасного залізничного транспорту	2004–2007 3 роки
III Залізничний пакет ЄС і директива «Машиністи», прийняті в 2007 р. з відстрочкою застосування до 2010 р.	1. Директива 2007/58/ЄС «Залізничні Євросоюзу» з оновленнями 2. Директива 2007/59/ЄС «Машиністи» визначає сертифікацію машиністів 3. Регламент 1371/2007/ЄС про права пасажирів: право на інформацію, відшкодування у разі затримок у розкладі	Спрямовані на створення конкурентного ринку послуг пасажирських перевезень	2007–2012 5 років
IV Залізничний пакет ЄС, Єврокомісія з транспорту ставить за мету відкриття внутрішніх ринків залізничних перевезень та проведення низки реформ галузі	Директиви мають торкнутися ключових сфер: стандартів, підвищення якості послуг, структурних реформ та поліпшення професійних навичок персоналу	Очікується, що внутрішні ринки пасажирських перевезень повністю відкриються наприкінці 2019 р. Зараз відкрито лише ринки Швеції і Великої Британії. У Німеччині, Австрії, Італії, Чехії та Нідерландах — частково	2012–2019 7 років

Союз є найбільш послідовним у лібералізації та реструктуризації на залізничному транспорті і, як наслідок, у розвитку конкуренції. Проте детальніше вивчення пан'європейської політики лібералізації на транспорті та її втілення на практиці свідчить, що, незважаючи на спільне законодавство, країни ЄС мають досить значні відмінності.

Факторами, що посилили процес реформування європейських залізниць, були укладання Римського договору, прийняття Програми створення єдиного внутрішнього ринку ЄС, яка передбачала дерегулювання європейських транспортних ринків і стосувалася насамперед перевезень у міжнародних сполученнях, а також Директиви ЄС 91/440 і Білої книги «Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства» 1996 р. [2], в яких було передбачено розділення функцій утримання інфраструктури залізниць та організації експлуатаційної роботи. Після цього Комісія ЄС прийняла ще чотири так звані залізничні пакети (табл. 2), ключове значення серед яких наразі має останній IV Залізничний

пакет від 2012 р. і Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку», метою яких є досягнення в повному обсязі встановлених раніше цілей завдяки пришвидшенню впровадження залізничної реформи в національні законодавства країн — членів ЄС.

У числі першочергових завдань ці документи визначили повне розділення управління інфраструктурою і операторського бізнесу, а також приватизацію залізничних мереж. У підсумку країни ЄС повинні будуть відмовитися від холдингової моделі управління галуззю, а Європейське залізничне агентство видаватиме дозволи на використання локомотивів, рухомого складу і єдині сертифікати для операторів ринку.

Загалом дослідження *спонукальних мотивів та причин* проведення реформування в залізничній галузі в межах ЄС показує, що основними з них, починаючи з 1991 р., були недостатня ефективність залізничних перевезень у межах ЄС та незадовільна конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту. До речі, вирішен-

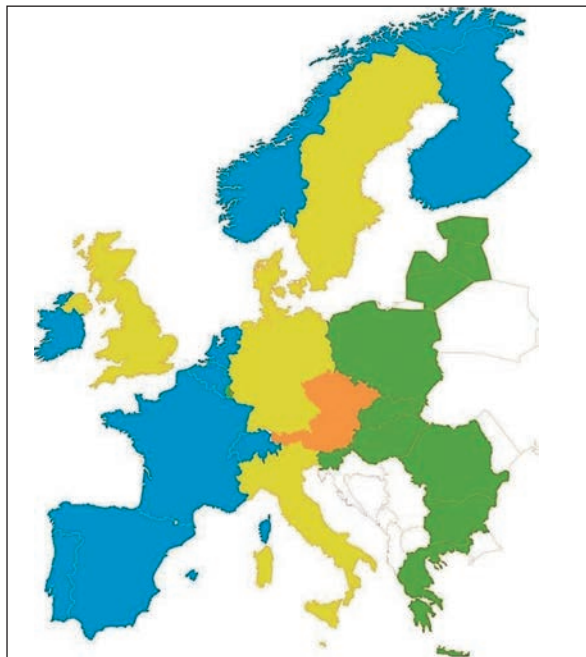
Таблиця 3. Приватні перевізники в обсягах перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом у країнах ЄС (складено за [6])

Країни ЄС	Кількість приватних перевізників, од.			Частка приватних перевізників на ринках перевезень, %		Частка залізничного транспорту на ринках перевезень			
	Вантажів	Пасажирів	Усього	Вантажів	Пасажирів	Вантажів		Пасажирів	
						2001	2008	2001	2008
Австрія	Н.д.	Н.д.	18	17	0	29,6	27,4	9,7	11,1
Бельгія	Н.д.	Н.д.	6	10	0	10,4	12,8	6,2	7,2
Болгарія	6	0	6	29	0	36,7	20,5	6,5	4,1
Угорщина	0	20	20	90	0	13,3	12,3	28,1	20,6
Німеччина	Н.д.	Н.д.	247	25	12	18,6	22,2	7,6	8,6
Данія	2	2	4	100	9	8,2	8,7	9,0	9,4
Італія	16	14	30	20	0	10,6	11,7	5,4	5,7
Латвія	Н.д.	Н.д.	2	20	0	72,6	61,3	8,0	5,3
Литва	0	0	0	0	0	48,3	41,9	2,5	1,0
Нідерланди	26	5	31	100	12	3,4	4,9	9,4	9,7
Норвегія	Н.д.	Н.д.	9		13	16,0	15,0	5,0	5,1
Польща	Н.д.	Н.д.	67	30	5	—	30,0	6,9	6,2

ня цих проблем залишається актуальним і для четвертого залізничного пакету, спрямованого на підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту в країнах ЄС. Адже частка залізничного транспорту в загальному вантажообороті в країнах ЄС (в середньому по 27 країнах) у 2000 р., тобто на початку активного впровадження положень директив ЄС у залізничній галузі, становила 20%, а через 10 років, у 2010 р., після впровадження директив відбулося скорочення цього показника до 17%. Крім того, однією з цілей Білої книги ЄС з розвитку транспорту до 2050 р. [4], яка, власне, є Стратегією розвитку транспорту ЄС на довгострокову перспективу, визначено підвищення обсягів перевезень вантажів на залізничному транспорті в межах співтовариства до 18% в 2030 р.

Якщо звернутися до технічної ефективності залізниць, то, на думку багатьох учених, європейська концепція лібералізації на основі вертикального розділення генерує додаткові витрати, через що окремі країни ЄС намагаються його уникнути або обійти в той чи інший спосіб. До цих витрат належать трансакційні витрати, пов'язані з договірними відносинами між операторами та менеджерами інфраструктури, тоді як у вертикально інтегрованих компаніях таких витрат немає. Відповідно до дослідження [5], додаткові витрати на розділення є меншими для залізниць з низькою щільністю і більшими — з високою; зростання витрат, спричинених різновекторністю дій учасників ринку, перевищує зростання прямих експлуатаційних витрат. Експерти вважають, що повні додаткові витрати в залізничній галузі ЄС можуть становити 5,8 млрд євро в рік за відсутності супутніх вигод, і наполягають, що країни повинні мати свободу структурного вибору і зробити його залежно від обставин.

Однак експерти ОЕСР [1] звертають увагу на очевидні вигоди від сепарації, однією з яких є скорочення витрат держави на забезпечення регіональних і міжрегіональних перевезень — вони знижуються з 20 до 50% завдяки належній організації тендерів (а форма конкуренції

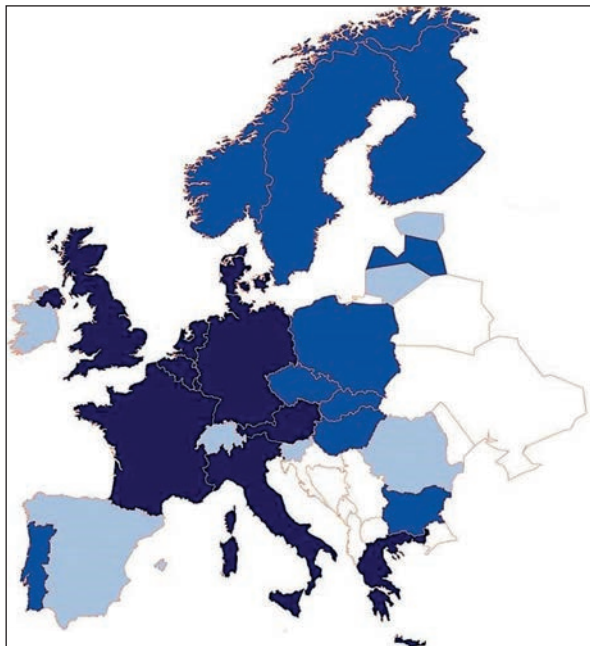


- Ринок є закритим для комерційних перевезень пасажирів іншими операторами
- Ринок є відкритим, проте на ринку немає комерційних пасажирських перевезень
- Відкритий ринок, на якому присутні зовнішні комерційні оператори інших країн
- Чиста конкуренція — зовнішні оператори здійснюють перевезення пасажирів всередині країни

Рис. 1. Класифікація країн Європи за відкритістю ринку комерційних пасажирських перевезень [9]

за ринок взагалі можлива лише у випадку вертикального розділення) та скорочення перехресного субсидіювання, що зумовлено приходом у залізничну галузь приватного бізнесу, який має більшу ефективність, ніж державний (публічний). У табл. 3 наведено кількість приватних перевізників у окремих країнах на вантажних та пасажирських ринках перевезень ЄС на початку впровадження четвертого залізничного пакету.

Найповніший аналіз стану європейських залізничних ринків наведено в дослідженні, проведеному фірмою IBM під керівництвом професора К. Кірхнера з Гумбольдтського університету Берліна на замовлення найбільшого залізничного оператора Німеччини

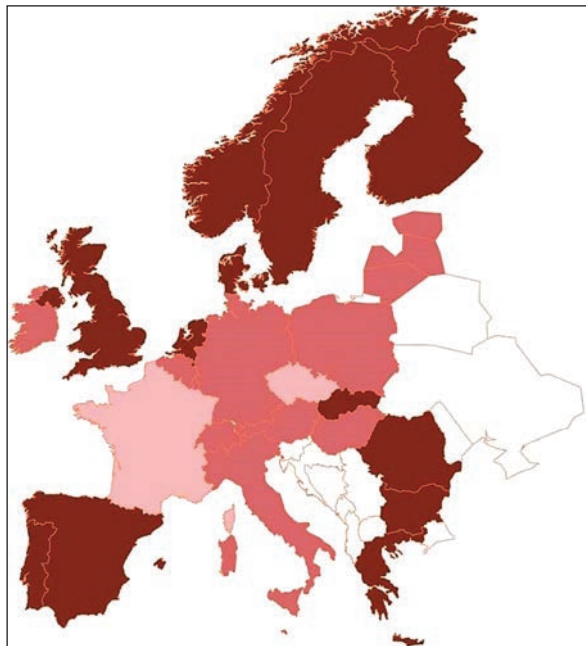


- Спеціальний регуляторний орган
- Регуляторний орган із залізничним управлінням
- Регуляторний орган в профільному міністерстві

Рис. 2. Класифікація країн Європи за наявністю регуляторних органів для залізничного транспорту [9]

Deutsche Bahn AG [7–9]. Ця робота є намаганням авторів розробити узагальнений інструментарій для проведення порівняльного аналізу стадій процесів реформування в країнах Європи.

Отже, маємо такі висновки. По-перше, у більшості країн Східної Європи дозволено транспортне обслуговування національного ринку пасажирських перевезень комерційними зовнішніми операторами, однак від них поки що немає пропозицій на ці послуги. Можна виділити чотири групи країн (рис. 1), в яких: 1) ринок є закритим для комерційних пасажирських перевезень іншими операторами; 2) ринок відкритий, але немає комерційних пасажирських перевезень зовнішніми операторами; 3) ринок відкритий, на ньому присутні зовнішні комерційні оператори інших країн; 4) ринок з чистою конкуренцією — зовнішні оператори здійснюють перевезення пасажирів



- Повна сепарація – інфраструктурою керує окрема компанія, що регулюється окремим менеджментом
- Інтеграційна модель – юридично і функціонально розділення на керування інфраструктурою та операційною діяльністю, проте в межах однієї холдингової компанії, якою володіє один власник
- Гібридна модель – незалежна інфраструктурна компанія, яка делегувала певні повноваження чинному оператору

Рис. 3. Класифікація країн Європи за організаційно-економічною моделлю функціонування залізничного транспорту [9]

всередині країни (до цієї групи належать Австрія і Чехія).

По-друге, згідно з оцінками, в ЄС можна ідентифікувати три організаційні кластери регуляторних органів для залізничного транспорту (рис. 2): 1) спеціальний регуляторний орган (Велика Британія, Бельгія, Німеччина, Данія, Греція, Франція, Люксембург, Австрія, Італія, Нідерланди); 2) регуляторний орган із залізничним управлінням (Болгарія, Чехія, Словаччина, Фінляндія, Угорщина, Литва, Норвегія, Польща, Португалія, Швейцарія, Швеція); 3) регуляторний орган у профільному міністерстві (Латвія, Естонія, Ірландія, Румунія, Словенія, Іспанія).

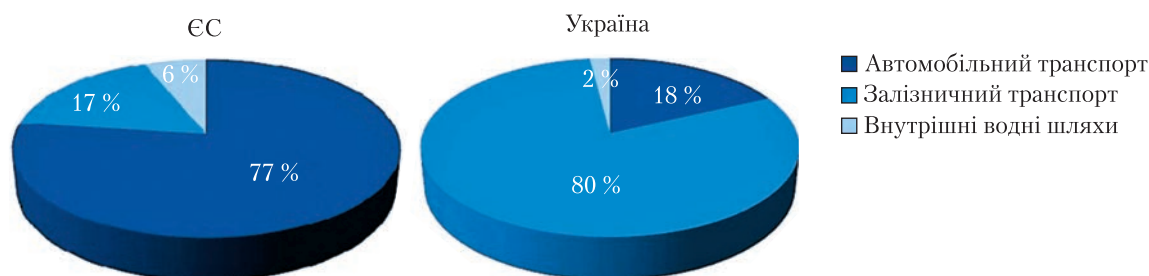


Рис. 4. Порівняльна характеристика вантажообороту в ЄС (середнє значення за 27 країнами) та в Україні (2014 р.) за видами транспортування

По-третє, в Європі можна виділити три різні організаційно-економічні моделі поділу між операційною діяльністю та інфраструктурою (рис. 3): 1) повне розділення (сепарація) — окрема компанія, що регулюється окремим менеджментом (Швеція, Норвегія, Фінляндія, Велика Британія, Данія, Нідерланди, Іспанія, Португалія, Румунія, Болгарія, Греція, Словаччина); 2) інтеграційна модель — юридично і функціонально розділення на управління інфраструктурою та операційною діяльністю, однак в одній холдинговій компанії, якою володіє один власник (Австрія, Бельгія, Словенія, Німеччина, Естонія, Угорщина, Італія, Литва, Латвія, Польща, Італія, Люксембург, Ірландія); 3) гібридна модель — незалежна інфраструктурна компанія, яка делегувала певні повноваження чинному оператору (Франція, Чехія).

Оцінка стану залізничного транспорту та ринку залізничних перевезень в Україні в контексті реформування

Технічний рівень залізничного транспорту України, незважаючи на значну зношеність основних засобів, є досить потужним, за довжиною залізниць Україна посідає третє місце після Німеччини і Франції, за показниками операційної продуктивності залізниць у рейтингу Міжнародного союзу залізниць — четверте місце [10, 11].

Слід зазначити, що порівняно з європейською транспортна система України є дзеркально протилежною. Зокрема, на відміну від

європейської, де домінує автомобільний транспорт, вітчизняна транспортна система характеризується великою часткою залізниць у загальній структурі вантажообороту та меншою роллю інших видів транспорту (рис. 4).

Залізниці України належать до так званого «простору 1520», 90% перевезень по якому здійснюється трьома країнами — Росією, Україною та Казахстаном, на відміну від загальноєвропейського простору, де домінують колії з шириною 1435 мм. Модель залізничного транспорту України дозволяє мати більші показники продуктивності вантажних перевезень, у яких домінують насипні й навалювальні вантажі, що за технологічною специфікою оптимально транспортувати залізницею. Основні клієнти Укрзалізниці — це передусім металургійні, вугільні, гірничі, аграрні, машинобудівні підприємства, які, як правило, перевозять свою продукцію великими партіями, що за відсутності облаштованої та зручної системи водних шляхів та автомагістралей у межах країни раціонально організувати саме за допомогою залізниць. Залізничний транспорт є порівняно дешевим способом транспортування вантажів, що зумовлено стримуванням Урядом України тарифів на перевезення Укрзалізницею та обмеженням розвитку потенціалу річкового транспорту через наявність значних бюрократичних перешкод, неадекватну тарифну політику та відсутність стратегії виведення галузі з кризи.

Щільність залізниць України становить 37,2 км на 1000 км². Сегментація країн за рів-

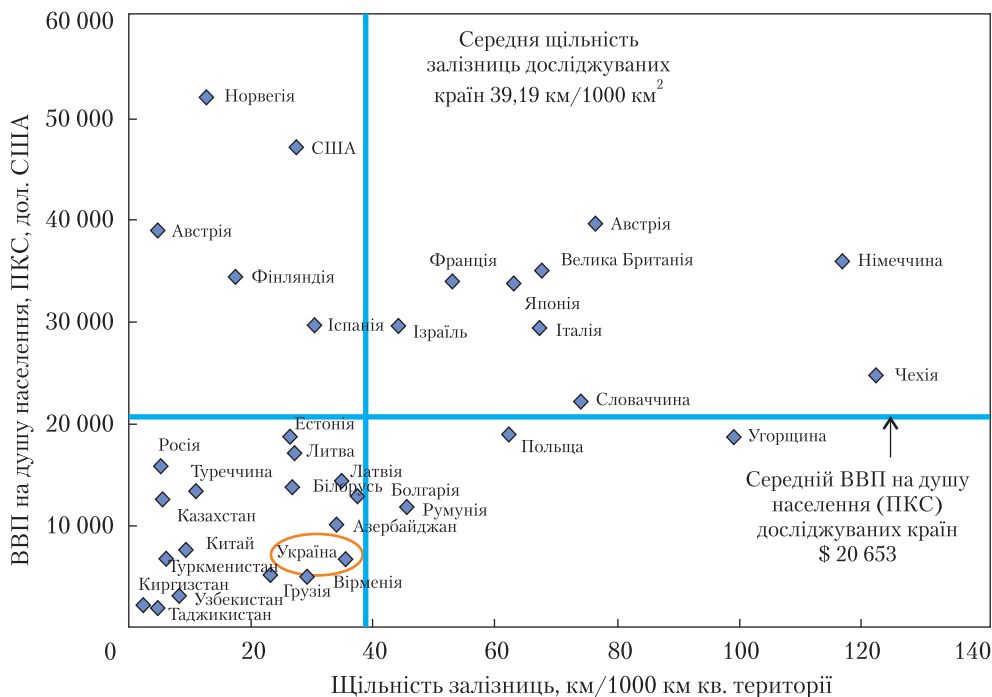


Рис. 5. Сегментування країн за рівнем ВВП на душу населення і щільності залізниць (складено за даними World Bank)

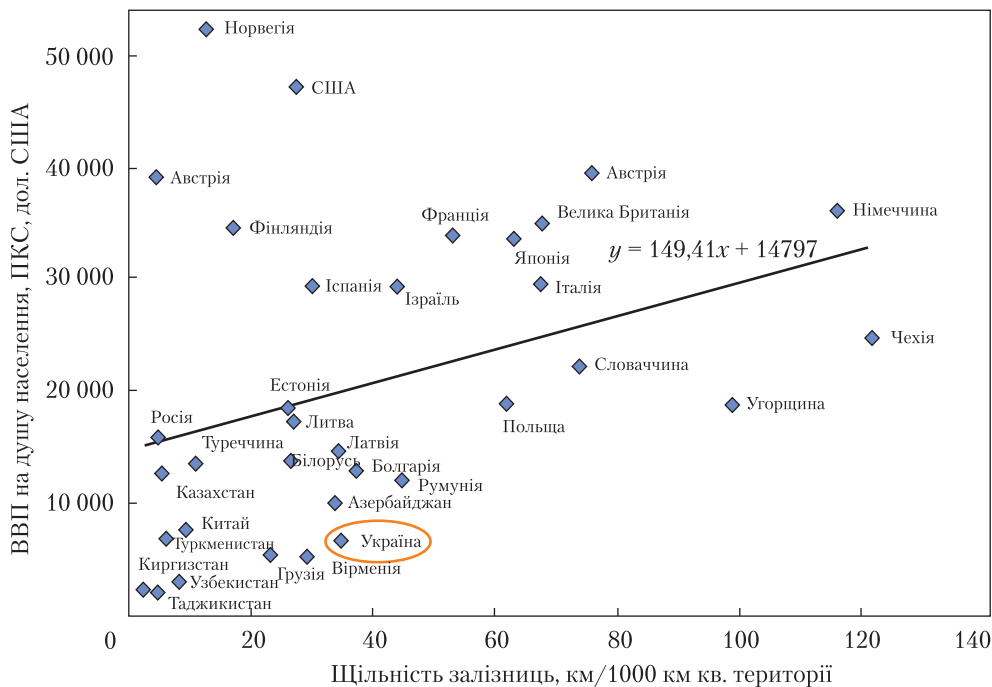


Рис. 6. Залежність між ВВП на душу населення та щільністю залізниць у досліджуваних країнах (складено за даними World Bank)

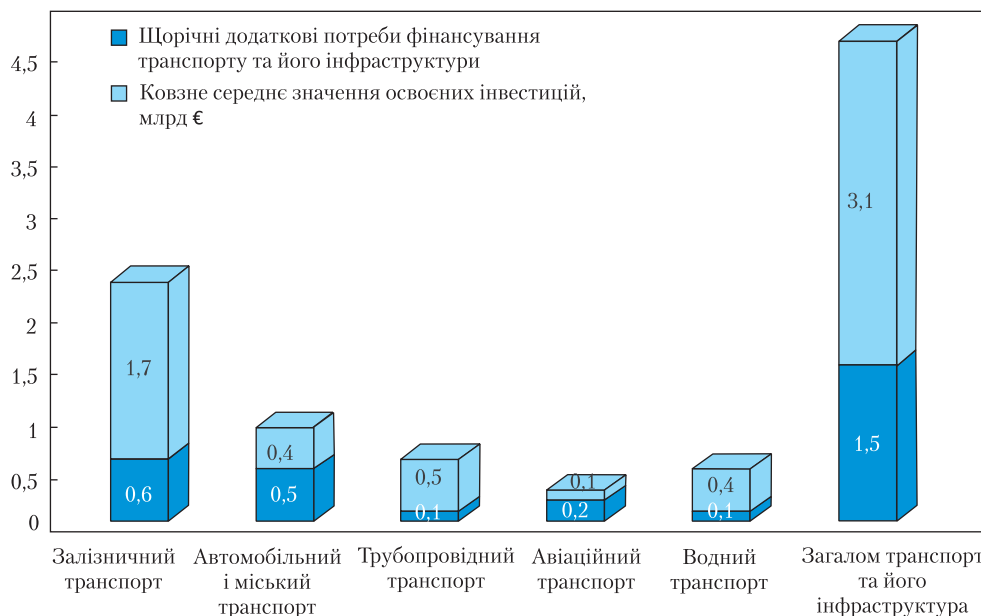


Рис. 7. Щорічні додаткові потреби фінансування транспорту і його інфраструктури в Україні, млрд € (складено на основі даних Держкомстату України)

нем ВВП на душу населення (за паритетом купівельної спроможності, в доларах США) та щільністю залізниць у проведеному нами обстеженні показує, що Україна потрапляє в 4-й квадрат з низьким рівнем ВВП та щільністю, наближеною до середньої (рис. 5, 6).

Структурні пропорції ринку залізничних перевезень України порівняно з європейською моделлю значною мірою є об'єктивними і на-вряд чи коли-небудь суттєво зміняться. Це спричинено як природними умовами України, так і специфічною конфігурацією національного господарства, роль інтегруючого та комунікаційного каналу в якому вдало можуть відігравати залізниці. Проте оцінки, зроблені нами щодо щорічних додаткових потреб фінансування транспорту та його інфраструктури, свідчать про відкладений попит на реальні інвестиції, зокрема в залізничний транспорт (рис. 7), зважаючи на непрозорість управління і щорічне невиконання власних фінансових планів Укрзалізницею.

Намагання реформувати залізниці України було зафіксовано в Концепції та Програмі

реструктуризації на залізничному транспорті України на 1998–2003 рр., затвердженій рішенням колегії Мінтрансу 18 серпня 1998 р., а потім, через десять років у Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., затвердженій Постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390, та викладено в новій редакції за Постановою КМУ від 26.10.2011 № 1106. Наступним етапом стало прийняття Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23.02.2012 № 4442-VI, відповідно до якого 1 грудня 2015 р. було створено ПАТ «Укрзалізниця».

Перелічимо деякі важливі заходи, які планувалися до виконання в програмі структурної реформи, але так і не були реалізовані:

- створення агентства або нацкомісії з регулювання тарифів на залізницях;
- застосування механізму підвищення тарифів в узгодженні з поліпшенням якості послуг, адже тарифи без урахування якості підвищуються монополістом щороку;

- створення спеціалізованих компаній-перевізників (транзитні, інтермодальні, рефрижераторні перевезення);
- розвиток інституту приватної власності в сегменті магістральних локомотивів;
- розроблення правила недискримінаційного розподілу пропускнуої спроможності на залізничній інфраструктурі;
- забезпечення безбитковості пасажирських перевезень;
- розвиток залізничного пасажирського машинобудування;
- залучення у сферу пасажирських перевезень приватних компаній.

Основним викликом, що стоїть сьогодні перед Україною, є необхідність завершення реформування залізниць та підвищення якості обслуговування клієнтів. Причому здійснення цих процесів має відбуватися у фарватері європейської ліберальної політики і бути тісно пов'язаним з імплементацією директив ЄС щодо залізничного транспорту, а також Угоди про асоціацію, за якою необхідно імплементувати *дванадцять* нормативно-правових актів стосовно залізничного транспорту. Серед цих документів *доступу до ринку та інфраструктури* стосуються 3 директиви і 1 регламент; *технічних умов, стандартів і техніки безпеки* — 4 директиви; *стандартизації рахунків та статистики* — 1 директива (1969 р.); *комбінованих перевезень* — 1 директива; *пасажирських перевезень* — 2 регламенти (див. додаток 32 до глави 7 розділу V Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом).

У зв'язку з цим було проведено аналіз та зіставлення директив ЄС з чинним законодавством України, висловлено застереження щодо їх імплементації, систематизовано позитивні та негативні наслідки такої імплементації. Результати цього дослідження викладено в роботах [12–14].

Серед основних позитивних наслідків можна назвати посилення безпекової складової функціонування залізниць та підвищення нормативів щодо відшкодування пасажирам у разі загибелі чи поранення. Серед основних негативних наслідків слід відзначити досить

обмежений період впровадження директив — усього 8 років, тоді як країни ЄС запроваджували першу директиву впродовж 20(!) років, та уповільнення темпів модернізації через істотне підвищення її вартості. До того ж важливим заходом є запровадження постійного моніторингу щодо відстеження законодавчих змін у самому ЄС та запровадження відповідності процесу реформування залізничного транспорту в Україні принципам лібералізації, а саме в розрізах: а) інституціонального забезпечення; б) дослідження ринків перевезень; в) дослідження операційної продуктивності залізничного транспорту України. Це, своєю чергою, дозволить здійснювати розроблення пропозицій щодо впровадження адекватної та ефективної політики лібералізації на залізничному транспорті України.

Висновки

Отже, по-перше, необхідний перегляд Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. з метою: а) коригування завдань і термінів реформування, б) узгодження з директивами та регламентами ЄС щодо залізничного транспорту для поступового вирішення накопичених проблем у галузі зі збереженням суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію і технічне оновлення.

По-друге, необхідно з обережністю підійти до питання вертикальної дезінтеграції відповідно до вимог європейських директив, застосувавши досвід реформування німецького монополіста, коли управління інфраструктурою не виділено в окреме підприємство, а перебуває в рамках вертикально інтегрованого холдингу, який об'єднав дочірні компанії з вантажних, приміських пасажирських перевезень, пасажирських перевезень далекого сполучення та інфраструктури. У такому разі держава не ризикує отримати тягар з утримання інфраструктури.

По-третє, процес лібералізації залізничного транспорту в країнах Східної Європи супрово-

джувався досить значним вивільненням працівників. Для України в цьому сенсі може бути корисним досвід Польщі, яка для вирішення проблем соціальної напруженості запроваджує програми більш раннього виходу на пенсію працівників, різноманітні схеми освіти та перепідготовки, програми підтримки створення нового бізнесу із залученням фінансової допомоги ЄС. Водночас не можна допустити значного зниження витрат за рахунок скорочення

чисельності персоналу, що призведе до погіршення стану безпеки та незадовільного рівня обслуговування клієнтів.

Загалом політика лібералізації на залізничному транспорті України має впроваджуватися з урахуванням національних особливостей реформування та дотримання принципів суспільної ефективності, компромісу, гармонізації та балансу інтересів економічних суб'єктів та клієнтів залізниць.

REFERENCES

[СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ]

1. Recent Developments in Rail Transportation Services. Issues Paper. DAF/COMP/WP2(2013)6. Organisation for Economic Cooperation and Development. 10 May 2013.
2. White Paper: A strategy for revitalising the Community's railways http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf
3. Railways of the world. European railways reform. Three railway packages. <http://1430mm.ru/node/216>
4. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en
5. EVES-Rail. Economic effects of vertical separation in the railway sector. CER. Community of European Railway and Infrastructure Companies. Summary Report. (Brussels, 2012).
6. Holomolzin A. Hard parting with monopolism. *Otechestvennyye zapiski*. 2013. (3).
[Голомолзин А. Трудное расставание с монополизмом. *Отечественные записки*. 2013. № 3.]
7. Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services. 2004.
8. Kirchner C. Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services. 2011.
9. Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 20 April 2011.
10. Eytutis G.D., Karpov V.M., Nykyforuk O.I. The international dimension of productivity of the railway transport of Ukraine as the basis of choice of directions of its modernization. *Economist*. 2014. (5): 63.
[Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М., Никифорок О.І. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації. *Економіст*. 2014. № 5. С. 63–68.]
11. Eytutis G.D., Karpov V.M., Nykyforuk O.I. Approach of productivity of the railroads of Ukraine to the level of the leading countries of the International Union of the Railroads. *Problemi ekonomiki transportu*. 2015. (10): 15.
[Ейтутіс Г.Д., Карпов В.М., Никифорок О.І. Заходи наближення продуктивності залізниць України до рівня країн – лідерів Міжнародного союзу залізниць (МСЗ). *Вісн. Дніпропетр. ун-ту залізнич. транспорту*. 2015. № 10. С. 15–25.]
12. Nykyforuk O.I. Implementation of the EU Directives on Rail Transport in Ukraine: Positive and Negative Consequences. *Economist*. 2013. (10): 15.
[Никифорок О.І. Імплементация Директив ЄС по залізничному транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки. *Економіст*. 2013. № 10. С. 15–20.]
13. *Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: recommendations based on the experience of Eastern Europe*. Sci. Rep. Institute for Economics and Forecasting. Section 4. Rail Transport. (Kyiv, 2015). P. 20–22, 73–77.
[Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: рекомендації на основі досвіду Східної Європи. Наук. доп. Розд. 4. Залізничний транспорт. К.: ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України», 2015. С. 20–22, 73–77.]

14. *Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: economic implications and new opportunities*. Sci. Rep. Institute for Economics and Forecasting. Section 4. Ukraine's Transport. (Kyiv, 2016). P. 127–138. [Імплементация угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні наслідки та нові можливості. Наук. доп. Розд. 4. Транспорт України в умовах імплементации Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. К.: ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України», 2016. С. 127–138.]

O.I. Nykyforuk

Public Institution «Institute of Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine» (Kyiv)

LIBERALIZATION OF RAILWAY TRANSPORT MARKET:
GLOBAL EXPERIENCE AND REALITY OF UKRAINE

According to the materials of scientific report
at the meeting of the Presidium of NAS of Ukraine, July 5, 2017

Actuality, specificity and consequences of liberalization policy for railway transport are considered. The global experience and European concepts of liberalization of the railway transport market are described, an estimation of the variability of the introduction of liberalization policy in the countries of Europe is presented. The state of the railway transport market in Ukraine is outlined and the possible consequences of railways liberalization in the context of reforming and implementing the Association Agreement between the EU and Ukraine are identified.

Keywords: liberalization policy, competition, railway transport market, organizational and economic model, reform, EU directives.