

УДК 656.2

*Георгій Ейтутіс, д. е. н, проф.*

*(проф. кафедри «Економіка підприємств», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Світлана Крищенко,*

*(ст. викл. кафедри «Економіка підприємств», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Олег Фесовець,*

*(провідний фахівець департаменту реформування та корпоративного розвитку, Укрзалізниця)*

*Дмитро Ейтутіс, к. е. н.*

*(провідний економіст управління статистики Укрзалізниці)*

## **ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС – СТРАТЕГІЧНИЙ ОРІЄНТИР ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

*Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.*

*Метою даної статті є висвітлення проблеми імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС і вибору моделі управління залізничним транспортом. З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень – від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі. Україна розглядає Угоду про асоціацію як важливий крок на шляху наближення в перспективі до наступного етапу – підготовки до вступу в ЄС.*

*У світовій практиці існують такі моделі управління залізничним транспортом: вертикальна інтеграція та вертикальне розділення. У першому випадку має місце інтеграція оператора перевезень і власника інфраструктури, у другому – дві вказані функції здійснюються різними компаніями.*

*Перша модель називається «американською», друга – «європейською». У разі «європейської» моделі інфраструктура може знаходитися як у державній власності, так і передаватися приватній компанії.*

© Ейтутіс Г. Д., Крищенко С. О., Фесовець О. В., Ейтутіс Д. Г., 2014

*Існують також і проміжні моделі, так звані «часткове розділення» та «часткова інтеграція».*

*Міжнародне суспільство не розробило універсального підходу до вирішення питання щодо доцільності відокремлення інфраструктури та перевезень. Вибір способу реформування транспорту залежить від сформованих умов у конкретній державі, тому він суворо індивідуальний у кожному окремому випадку.*

*Ключові слова: імплементація, директива, регламент, інфраструктура, перевізницька діяльність, вертикальне розділення, вертикальна інтеграція.*

*Георгій Ейтутис, д. е. н., проф.*

*(проф. кафедри «Економіка підприємств», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Светлана Крищенко,*

*(ст. преп. кафедри «Економіка підприємств», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Олег Фесовец,*

*(ведущий специалист департамента реформирования и корпоративного развития, Укрзалізниця)*

*Дмитрий Ейтутис, к. э. н.*

*(ведущий экономист управления статистики Укрзалізниця)*

## **ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ СОГЛАШЕНИЯ ОБ АССОЦИИИ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И ЕС – СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ПРОВЕДЕНИЯ РЕФОРМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ**

*Соглашение об ассоциации призвано обеспечить качественно новый, углубленный формат отношений между Украиной и ЕС. Она станет уникальным двусторонним документом, который будет выходить далеко за рамки подобных соглашений, заключенных ЕС в свое время со странами Центральной и Восточной Европы. Соглашение не только заложит качественно новую правовую основу для дальнейших взаимоотношений между Украиной и ЕС, но и будет служить стратегическим ориентиром для проведения системных социально-экономических реформ в Украине, широкомасштабной адаптации законодательства Украины к нормам и правилам ЕС.*

*Целью данной статьи является освещение проблемы имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС и выбора модели управления железнодорожным транспортом. С заключением Соглашения отношения между Украиной и ЕС будут переведены на новый уровень – от партнерства и сотрудничества к политической ассоциации и экономической интеграции. Важным элементом Соглашения является положение о создании углубленной и всеобъемлющей зоны свободной торговли. Украина рассматривает Соглашение об ассоциации как важный шаг на пути приближения в перспективе к следующему этапу – подготовке к вступлению в ЕС.*

*В мировой практике существуют такие модели управления железнодорожным транспортом: вертикальная интеграция и вертикальное разделение. В первом случае имеет место интеграция оператора перевозок и владельца инфраструктуры, во втором – две указанные функции осуществляются различными компаниями.*

*Первая модель называется «американской», вторая – «европейской». В случае «европейской» модели инфраструктура может находиться как в государственной собственности, так и передаваться частной компании.*

*Существуют также и промежуточные модели, так называемые «частичное разделение» и «частичная интеграция».*

*Международное общество не разработало универсального подхода к решению вопроса о целесообразности отделения инфраструктуры и перевозок. Выбор способа реформирования транспорта зависит от сложившихся условий в конкретном государстве, поэтому он строго индивидуален в каждом отдельном случае.*

*Ключевые слова: имплементация, директива, регламент, инфраструктура, перевозочная деятельность, вертикальное разделение, вертикальная интеграция.*

*Heorhii Eitutis, doctor of economic sciences, professor  
(professor of the Chair «Economics of Enterprise», State Economy and Technology University of Transport, Kyiv)*

*Svitlana Kryshchenko*

*(Senior lecturer of the Chair «Economics of Enterprise», State Economy and Technology University of Transport, Kyiv)*

*Oleh Fesovets,*

*(leading specialist in the Department of Reform and Corporate Development – UZ)*

*Dmytro Eitutis*

*(leading economist of management of statistics of UZ)*

#### **THE ASSOCIATION AGREEMENT EU – UKRAINE IMPLEMENTATION AS A STRATEGIC GUIDELINES FOR REFORMS ON RAIL TRANSPORT OF UKRAINE**

*The Association Agreement is designed to provide a new, in-depth format of relations between Ukraine and EU. It will be a unique two-sided document that will come out far beyond similar earlier agreements between EU and Central and Eastern Europe. The agreement not only will establish qualitatively new legal framework for future relations between Ukraine and EU, but also will serve as a strategic guide for systemic social and economic reforms in Ukraine, a large-scale adaptation of Ukraine's legislation to EU standards and rules.*

*The aim of this paper is to examine the problem of the implementation of the Association Agreement between Ukraine and EU and selection of railway management model.*

*Since the Agreement the relationship between EU and Ukraine will be transferred to the next level – from partnership and cooperation to political association and economic integration. An important element of the Agreement is the provision of a deep and comprehensive*

*free trade area. Ukraine considers the association agreement as an important step towards reaching in the future the next stage – to prepare for EU membership.*

*There are some rail management models: vertical integration and vertical separation in the world. In the first case there is a transportation service integration and ownership of infrastructure, in the second these two functions are carried out by different companies.*

*The first model is called the American, the second one – the «European». In the case of «European» model of the infrastructure can be either state-owned or transferred to a private company.*

*There are also intermediate models, so-called «partial division» and «partial integration».*

*The international community has not developed a universal approach to solve the problem of validity for infrastructure and transportation separation. The method one choose depends on the reform of transport conditions prevailing in a particular country, so it is strictly individual in each case.*

*Keywords: implementation, directives, regulations, infrastructure, transportation activities, vertical separation, vertical integration.*

**Постановка проблеми.** Однією з основних задач, які визначені Національним планом дій щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010 – 2014 р. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» та Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 р. є прискорення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту в європейську транспортну систему.

Варто зазначити, що Верховна Рада України та Європейський парламент синхронно ратифікували Угоду про асоціацію 16 вересня 2014 р. Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми реформування на залізничному транспорті знаходяться в центрі уваги багатьох вчених. Публікації таких вчених, як М. В. Макаренка, Ю. М. Цветова, О. О. Петренко свідчать про те, що в своїх дослідженнях вони намагалися розв'язати важливе науково-практичне завдання щодо забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін і розвитку різних форм власності [1-4]. Проте, незважаючи на наявність розробок щодо ефективності побудови системи управління залізничним транспортом в сучасних умовах, відкритим залишається питання проведення реформ на залізничному транспорті України, в основі покладеної Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

**Метою** даної статті є висвітлення проблеми імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та вибору моделі управління залізничним транспортом.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень – від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі.

Україна розглядає Угоду про асоціацію як важливий крок на шляху наближення в перспективі до наступного етапу – підготовки до вступу в ЄС.

Угода про асоціацію налічує понад тисячу сторінок, а за своєю структурою складається з преамбули, семи частин, 43 додатків та 3 протоколів.

Додаток XXXII, глава 7 «Транспорт», розділ V «Економічне і галузеве співробітництво», підрозділ (2) «Залізничний транспорт» містить 8 директив і 4 регламенти, де Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у відповідні терміни, а саме: 1. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства; 2. Директива Ради 95/18/ЄЕС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств; 3. Директива 2001/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2001 р. про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою; 4. Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 р. стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентних вантажних перевезень; 5. Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розділення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях); 6. Директива 2007/59/ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній мережі Співтовариства; 7. Директива 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом; 8. Регламент (ЄЕС) № 1192/69 Ради від 26 червня 1969 р. про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту; 9. Директива 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. про інтегрованість залізничної системи в межах Співтовариства (Доопрацьована); 10. Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами; 11. Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70; 12. Регламент Ради (ЄЕС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Кабінет Міністрів України розпорядженням від 17 вересня 2014 р. № 847-р Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердив план заходів з імплементації Угоди про асоціацію України до ЄС на 2014 – 2017 рр.[5].

У Міністерстві інфраструктури України створено робочу групу у сфері залізничного транспорту щодо імплементації актів законодавств ЄС в Укрзалізницю, за кожною директивою і регламентом закріплені фахівці, які проводять порівняльний аналіз на кожній статті відповідного акта законодавства ЄС з нормативними актами України, ступінь відповідності їх кореспондування. У разі відсутності або невідповідності нормативних актів надаються пропозиції щодо вжиття додаткових заходів з імплементації Угоди. Вказані дії є першочерговим кроком щодо реалізації відповідного плану заходів Кабінету Міністрів України.

Разом з тим слід зазначити, що імплементація директив і регламентів ЄС у повному обсязі і в короткі терміни неможлива через особливості залізниць країн. Так, наприклад, однією з вимог статті 1 директиви ради ЄС від 9 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співробітництва (91/440 ЄЕС) є відокремлення управління експлуатацією залізниць та інфраструктурою від надання залізничних перевезень з обов'язковим відокремленням їхніх рахунків за можливим організаційним чи інституційним відокремленням [6].

З'ясовано, що у світовій практиці існують такі моделі управління залізничним транспортом: вертикальна інтеграція та вертикальне розділення. У першому випадку має місце інтеграція оператора перевезень і власника інфраструктури, у другому – дві вказані функції здійснюються різними компаніями.

Перша модель називається «американською», друга – «європейською». В разі «європейської» моделі інфраструктура може знаходитися як у державній власності, так і передаватися приватній компанії. Існують також і проміжні моделі, так звані «часткове розділення» та «часткова інтеграція».

Повне розділення: має місце повне правове, організаційне та інституційне розділення. Компанія, яка керує інфраструктурою, надає послуги інфраструктури перевізникам на основі контракту.

Часткове розділення: має місце правове і організаційне розділення інфраструктурної компанії і перевізника, але компанія-перевізник відповідає за головні функції управління інфраструктурою. Гарний приклад розділення – це французька залізнична галузь, в якій інфраструктурна компанія RFF і перевізник-інкумбент SNCF повністю розділені, але деякими видами діяльності з управління інфраструктурою за контрактом займається SNCF. Зокрема, SNCF несе відповідальність за утримання та експлуатацію залізничної мережі і надання інформації для органу, відповідального за розклад (Direction de Circulation Ferroviaire).

Часткова інтеграція: в цьому разі інфраструктурна компанія і перевізник організаційно розділені, але є частиною одного холдингу. Тому вони, напевно, залежно від загальних стратегічних і комерційних цілей прагнуть до монополізації ринків. При цьому можливостей для ефективної координації роботи інфраструктурної компанії і перевізника, відповідно, більше. В деяких країнах, де залізнична галузь частково інтегрована, рівень відкритості ринку дуже низький (наприклад, Німеччина та Італія).

Повна інтеграція: в цьому разі немає ніякого розділення між інфраструктурною компанією і перевізником, функції обох виконує вертикально інтегрована компанія. Ця структура є найменш «прозорою» і, як правило, не надає можливості для конкуренції, однак, найефективніша з точки зору координації залізничного транспорту. При цьому, з усіх перелічених вище моделей, лише повна інтеграція (там, де немає розділення між компанією-перевізником і визначенням справедливого недискримінаційного доступу до інфраструктури) нині заборонена законодавством ЄС.

У табл. 1, за дослідженням німецької консультативної компанії CEFifo, визначено ступінь розділення інфраструктури та перевізної діяльності у країнах Європи [7].

Не дивлячись на те, як прийнято вважати, що європейські країни пішли далеко вперед з питання впровадження практики розділення інфраструктури залізничного транспорту та перевізної діяльності, 20 із 26 країн, які розглянуті, мають повне або часткове відокремлення.

Серед європейських країн присутні такі, що заявляють про повне відокремлення інфраструктури залізничного транспорту від перевізної діяльності, але залишають-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ся лише на ступені часткового розділення, що свідчить про формальний підхід до вимог незалежності або небажання практичного застосування відокремлення.

*Таблиця 1. Ступінь розділення інфраструктури та перевізної діяльності*

Країна	Повне розділення	Часткове розділення	Часткова інтеграція	Повна інтеграція
Австрія			✓	
Бельгія			✓	
Болгарія			✓	
Великобританія	✓			
Угорщина		✓		
Німеччина			✓	
Греція	✓			
Данія	✓			
Ірландія				✓
Іспанія	✓			
Італія			✓	
Латвія		✓		
Литва		✓		
Люксембург		✓		
Нідерланди	✓			
Норвегія	✓			
Польща	✓			
Португалія	✓			
Румунія	✓			
Словаччина	✓			
Словенія		✓		
Фінляндія	✓			
Франція		✓		
Чехія	✓			
Швеція	✓			
Естонія		✓		

**Висновки та пропозиції.** Міжнародне суспільство не розробило універсального підходу до вирішення питання щодо доцільності відокремлення інфраструктури та перевезень. Вибір способу реформування транспорту залежить від сформованих умов у конкретній державі, тому він суворо індивідуальний у кожному окремому випадку.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Макаренко М. В.* Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: дис... докт. екон. наук: 08.07.04. – К., 2004. – 410 с.
2. *Макаренко М. В.* Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
3. *Петренко Е. А.* Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения: [монографія] / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 358 с.
4. *Петренко О. О.* Реформування залізничного транспорту – реалії та перспективи // Збірник наук. праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 27. – ДЕТУТ, 2014. – С. 119 – 124.

5. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 р. № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [Електронний ресурс] – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/847-2014-p.

6. Директива Ради 91/440 ЄЕС від 29.07.1991 р. про розвиток залізниць Співробітництва [Електронний ресурс] – Режим доступу: ci.uz.gov.ua/org/ec.html.

7. Презентаційні матеріали о науко-исследовательской работы «Анализ и систематизация результатов зарубежных исследований вопроса целесообразности разделения инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной работы, изучение особенностей реформирования железнодорожного транспорта за рубежом». [Электронный ресурс] – Режим доступа: item.ru/files/research/23\_04\_2013\_rail\_foreignreform./pdf.

### REFERENCES

1. Makarenko M. V. *Orghanizatsiino-ekonomichni osnovy restrukturyzatsii zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Organizational-economic bases of restructuring the railway transport of Ukraine]: Dysertatsiia doktora ekonomichnykh nauk: 08.07.04. – Kiev, 2004. – 410 p.

2. Makarenko M. V. *Problemy ta osnovni napriamky reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Problem is the osnovni napriamki reformuvannia Zaliznicnovo Transport of Ukraine] / M. V. Makarenko, IU. M. Tsvietov ta in. – Kiev: *Kyivskiy universytet ekonomiky i tekhnolohii transportu* [Kyiv university for economy and technologies of transport], 2007. – 222 p.

3. Petrenko YE. A. *Reformirovaniie zheleznodorozhnoho transporta Ukrainy: teoriia, problemy, puti resheniia* [Railway reform in Ukraine: Theory, problems and solutions]: monogr. / YE. A. Petrenko; NAN Ukrainy, *Institut ekonomiki promyshlennosti*. [National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of Industrial Economics]. – Donetsk, 2011. – 358 p.

4. Petrenko O. O. *Reformuvannia zaliznychnoho transportu – realii ta perspektyvy* [Railway reform – Realities and Perspectives] // Zbirnyk nauk. prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu: Seriiia «Ekonomika i upravlinnia». – Vypusk 27. – Kiev: *Derzhavnyi ekonomiko-tekhnolohichnyi universytet transportu* [State Economy and Technology University of Transport], 2014. – P. 119 – 124.

5. Rozporiadjennia Kabinetu Ministriv Ukrainu vid 17.09.2014 p. № 847-p «Pro implementatsiiu Ugodu pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiiei storonu, ta Evropeiskum Soiuzom, Evropeiskum Spivtovarustvom z atomnoii enerhii i ikhnimu dergavamu-chlenamu, z inshoi storonu» [The Cabinet of Ministers of Ukraine Ordinance of 17.09.2014 p. № 847-p «On the implementation of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other side»] / Available at: zakon.rada.gov.ua/go/847-2014.

6. Durectuva radu 91/440 EES vid 29.07.1991 r. pro rozvutok zaliznuts Spivribitnutstva [Council Directive 91/440 EEC of 29.07.1991 On Development Cooperation of Railways] / Available at: ci.uz.gov.ua/org/ec.html.

7. Prezentatsionniie materialu o nauchno-issledovatel'skoi rabote «Analiz i sistematzatsiia rezultatov za-rubezhnuh issledovaniu voprosa stelesoobraznosti razdeleniia infrastrukturu zheleznodorozhnoho transporta i perevozochnoiu rabotu, izuchenie osobennostej reformirovaniia jeleznodorojnum transportom za rubejom» [Presentation materials for research work «Analysis and systematization of the results of foreign studies question the advisability of separation of railway infrastructure and transportation work, study peculiarities railway reform abroad»] / Available at: item.ru/files/research/23\_04\_2013\_rail\_foreignreform./pdf.