

**О. Г. Дейнека**, д.е.н., професор, Українська державна академія залізничного транспорту

**І. В. Моцна**, Українська державна академія залізничного транспорту

**В. В. Маківчук**, Українська державна академія залізничного транспорту

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Назріла необхідність докорінної модернізації основних фондів Укрзалізниці за рахунок інвестицій та інфраструктурних змін, розмежування функцій державного управління залізницею, а саме приватизацію тих галузевих підприємств, які в подальшому могли б конкурувати між собою.

**Метою** такої ринкової трансформації залізничного комплексу та приватизації є потреба залучення недержавних інвестицій для оновлення рухомого складу, реконструкції і модернізації залізниць та їх інфраструктури. Проведення пілотної приватизації передбачалось лише за умови, що це не порушить функціонування залізниць як єдиної транспортної системи. На жаль у такого документа біло занадто багато противників, що не дало можливості реалізувати намічене.

**Постановка проблеми.** Характеризуючи діяльність термінальних комплексів приватної форми власності, що працюють на західних кордонах України, а саме Закарпатті слід зазначити, що специфіка діяльності таких підприємств обумовлена відмінністю ширини європейської та колишньої радянської колії, завдячуючи чому по обидва боки кордону функціонують термінальні комплекси, які надають послуги перевантаження вантажів різних категорій до рухомого складу приймаючої сторони. Сьогодні на Закарпатських кордонах існує 7 термінальних комплексів, причому 6 з них приватної чи колективної форми власності, і тільки 1 належить Укрзалізниці. Приватники першими випробовують нові підходи в організації перевезень, а саме накопичувальні та підрібнючі операції на складах вільного зберігання, пакетувальні операції, послуги охорони, тощо.

**Викладення основного матеріалу.** Протягом наступних декількох років на залізниці Європи чекають сплановані наростаючі зміни - ЄС планує провести революційні реформи в галузі. Для національних внутрішніх (що є загальновідомим) залізниць Європи момент істини вимальовується значно швидше. Європейським Союзом прийнято радикально нові закони, які неможливо не брати до уваги або відкладати їх виконання таким же чином, як попередні законодавчі акти. Незабаром буде прийнято більше директив, які гарантуватимуть, що протягом наступних п'яти років життєво необхідна реформа залізниць поступово набиратиме силу.

Євросоюз поставив собі за мету до 2012 р. створити в Європі насправді інтегровану, відкриту для конкуренції мережу залізниць з метою перевезення пасажирів і транспортування вантажів.

Це грандіозне, завдання, беручи до уваги агресивну, а часто і цинічну протидію, яку на сьогодні чинять залізничному законодавству більшість національних залізниць. Однак видно ознаки того, що навіть найбільш орієнтовані на власний внутрішній розвиток залізниці змушені визнати, що вони не можуть більше стримувати зростаючу хвилю змін, яка невинно наближається. Багато інших галузей промисловості в Європі вже набули нової форми завдяки поєднанню природних ринкових важелів і виважених законів ЄС. Залізнична галузь, в основному за підтримки прямих і опосередкованих урядових дотацій, є однією з останніх сфер, яку практично не торкнулося жодне із означених фундаментальних перетворень. Незважаючи на реалізовані структурні зміни, які відображають сучасну експлуатаційну практику і забезпечують незначну фінансову прозорість, більшість національних залізниць продовжують існувати як закриті «товариства»—навіть у випадках, коли утримання інфраструктури і

Протягом довгого часу представники Євросоюзу з більш вільними, ліберальними поглядами притримуються думки про необхідність відмови від загальноприйнятої монополістичної точки зору, якщо мова йде про саме виживання залізничної галузі. Але попри те, вони не змогли вповні використати свою владу по відношенню до залізниць, оскільки національні уряди постійно застосовували сильні захисні протидії і не лише з метою ухилення від впровадження законопроектів—вони також часто маніпулювали прийнятими рішеннями своїх європейських колег.

Сильний захист починає руйнуватися, хоча й під невинним тиском з боку законодавства Євросоюзу. Останнє являє собою низку заходів, представлених у Другому пакеті залізничного законодавства, прийнятого у березні 2010 року.

Здовго до укладання угод відбулися напружені узгоджувальні переговори між Європарламентом і Радою Міністрів, результатом цього стало ефективне розв'язання суперечливих питань між представниками національних урядів і політиками Євросоюзу. Другий пакет сприяв підготовці підґрунтя для початку відкритого доступу для всіх вантажоперевезень залізницею, починаючи з 1 січня 2007 р., і для створення згодом, того ж року, Європейської залізничної агенції (ЕВА).

Європейська залізнична агенція (ЕВА), яку розміщено в м. Ліль (Франція), матиме штат приблизно у 100 працівників і щорічний бюджет в 15 млн євро. З початку її завданням стане підтримання зв'язків між різними управліннями інфраструктурою і вирішення питань з технічної взає-

модії і безпеки, отже, таким чином це зробить обслуговування залізницею швидким і надійним. Врешті-решт, результатом стане створення єдиних стандартів безпеки і розробки технічних вимог для системної взаємодії (ТЗБ). Єврокомісія є рушійною силою у створенні запропонованого законодавства і вона також відповідає за втілення в життя законів, які, нарешті, приймаються. Її члени рішуче виступали, однак не завжди ефективно, за виконання законів, затверджених згідно з Першим пакетом залізничного законодавства, за яким, між іншим, передбачалося з 15 березня 2012 р. створити умови для відкритого доступу на 50 000 км транс'європейської мережі залізниць для транспортування вантажів. Та навіть таку просту мету не було виконано належним чином ними пропозиціями для включення їх у Другий пакет, можна сприймати іронічно, а декотрі приймають це як належне.. Замість цього таку процедуру було частково включено до Третього пакета законодавчих актів, представлених Євро-комісією у березні поточного року лише за два тижні до заключних узгоджувальних консультацій щодо прийняття Другого пакета. Другий пакет є менш радикальним у порівнянні з попередніми актами, представленими Парламентом, цей факт варто розглядати як перемогу тих, хто хоче сповільнити темп реформ. Але і в Першому, і в Другому пакетах представлено значні гарантії, що залізниці переживатимуть суттєві перетворення, передбачаючи звичайно ж, що ЄС цього разу рішучіше налаштований на їх упровадження.

На даний момент план дій ЄС є простою гарантією того, що залізниці нарешті чітко притримуватимуться духу, а також букві Першого пакета законопроектів, до того ж важливого пакету актів щодо функціонування інфраструктури залізниці, який складається з трьох директив, ратифікованих Парламентом понад три роки тому.

Пакет законодавства щодо розвитку інфраструктури вимагає від кожної країни-члена Євросоюзу мати залізничного координатора і окреме управління або певний орган, який би гарантував справедливий і неупереджений доступ до залізничної мережі. Незалежні органи такого типу мали б розпочати свою роботу до березня 2003 р. Що ж стосується Першого пакета, то, загалом, реакція на нього була дуже негативною. В більшості країн створено агенції, відповідальні за інфраструктуру, але такі органи, звісно, стали простим доповненням до існуючої структури залізниць, аніж насправді незалежними інституціями—приблизниками ідеалів конкуренції.

Серед політиків, які знаходяться на передових позиціях щодо виконання законодавства об'єднаної Європи є, голова політики залізничного транспорту у Раді директорів Євросоюзу з питань енергетики і транспорту. Він ще й досі притримується думки, що окремі залізниці можна переконати у необхідності добровільно приймати зміни. Головним чином тому, що процес приму-

сового введення може, і це він визнає, відібрати багато часу через подолання неабияких перешкод з боку сильної національної опозиції. Його, загальновідомий майстер розмахувати «риторичною шаблею», незважаючи на брак майстерності проголошувати ефективні висновки. Він бажаний гість на семінарах з питань європейської залізничної політики, наприклад, через те, що його виступи відзначаються чіткістю поглядів і викладенням лаконічних аргументів Він продовжує «співати ту ж саму пісню», можливо, з надією, що постійне повторення врешті-решт вплине на слухачку аудиторію. На сьогодні його завзято підтримують політики у кулуарах, які розуміють, що розширення Євросоюзу матиме неабиякий вплив на всі види бізнесу, включаючи і залізничний транспорт. Час, відведений для серйозних дій, спливає.

Перший пакет залізничного законодавства має почати діяти до середини 2012 р. Перший пакет є чинним також для країн—нових членів ЄС. Поки що вимальовується доволі строката картинка зі створення нових органів управління, країнах знаходиться на завершальній стадії. Можна відмітити успішну роботу нових операторів на декількох залізницях, але є незначний прогрес у країнах частини Європи, які я називаю «Фасадом Атлантики». Для прикладу, у Франції одержано незначну кількість ліцензій на перевезення. Наступним кроком, звичайно ж, стане одержання сертифіката безпеки. І ми слідкуватимемо за перебігом робіт. Поки що не має жодних спроб операторів Великої Британії увійти на ринок перевезень Франції, хоча я сподівався, що вони виявлять більше наполегливості. Їх побоювання ніяк не можна пояснити. Якщо у операторів виникли проблеми, то вони мають повідомити про це.

Початок надзвичайно важливо, щоб конкуренція не стримувалася на початковому етапі. Актуальна не конкуренція заради самої конкуренції. Вона впливає на удосконалення перевезень і вказує на те, що все ж таки відбуватиметься. Виконання перевезень залишається недосконалим і такий стан справ є не втішним. Попри своє очевидне розчарування, голова комісії погоджується з тим, що навіть кільком країнам—дійсним членам ЄС має бути надана подальша свобода дій, щоб на місцях привести до відповідності законодавчі засади, які б гарантували відкритий доступ для вантажоперевезень по всій мережі транс'європейської вантажної залізниці. При такому положенні будь-який орган управління інфраструктурою мав би право надавати ліцензію на експлуатацію і сертифікат безпеки руху, який би вважався дійсним на мережі національних залізниць інших країн. Потреба започаткування інституції залізничних регуляторів у кожній країні, важко буде переконатися, що такі регулятори працюють на кожній мережі, але ми маємо бути впевненими, що застосуємо кожне діюче правило Євросоюзу разом з тими, що контролюють конку-

ренцію і надають державні субсидії, з метою визначення дієвості зазначеного законодавства.

Більш сувора позиція Євросоюзу щодо введення в дію всіх заходів, передбачених Першим пакетом законодавчих актів, стала довгоочікуваною новиною, особливо для тих приватних операторів, які сьогодні розчаровані у своїх спробах користуватися транс'європейською мережею вантажних залізниць. Хоча майже 90 % міжнародних вантажних перевезень залізницею у межах Європи можливо ефективно транспортувати на мережі, але започатковано лише незначну кількість нових маршрутів. У багатьох випадках оператори спроможні пройти крізь бюрократичні перешкоди окремих урядів і отримати ліцензію на експлуатацію, але у подальшому вони не можуть отримати сертифікат безпеки, який окремо вимагається для роботи у кожній з країн Євросоюзу. На додачу до політичних перешкод, існують певні проблеми із встановленням платні — справедливої чи ні—за доступ на кожен національну мережу, подолання мовних, а також технічних бар'єрів без відповідної підтримки з боку місцевих залізниць і органів управління.

Тим часом більшість органів управління інфраструктурою все ще не мають незалежності. Вони «прив'язані» до державної залізниці або ж насправді залишаються частиною тієї ж самої головної організації. Незначна кількість органів управління інфраструктурою може самостійно приймати рішення щодо надання права доступу

на мережу чи визначення маршруту.

Відповідно до законодавства передбачається, що органи управління інфраструктурою публікують офіційний бюлетень мережі, в якому визначається основний тип інфраструктури і умови доступу до неї, вказуються норми і тарифи, а також критерії визначення маршрутів. Система тарифів має базуватися на високій собівартості з можливістю введення роздрібної націнки лише за умов, якщо ринок може витримати підвищення вартості даного типу. Європейська Комісія має намір прискорити введення і вирішення всіх цих ключових задач. Завдання складне, але воно викликане тим, що Другий пакет законодавчих актів на сьогодні також майже закріплений у законодавстві.

**Висновок.** У багатьох країнах регулятор роботи залізниць або досі не визначений, або не має абсолютної незалежності від існуючої державної залізниці. Планувалося, що у кожній країні координатор роботи залізниці наглядатиме за функціонуванням нових структур, конкуренції і виступатиме як апеляційний орган у разі, якщо оператори вважають, що їм не дають працювати. Важливий авторитет закону Євро-союзу невпинно починає тиснути на уряди і залізниці Європейських країн — і вони змушені краще раніше, аніж пізніше, реагувати на нього. А у довгостроковій перспективі і сама галузь, разом із споживачами, чий інтереси вона обслуговує, має отримати прибутки.

#### **Список використаної літератури:**

1. Самсонкін В.М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті //Залізничний транспорт України. – 2010. - № 1. – С. 43-45.
2. Высокоскоростные линии ж. д. Испании в 21 веке // Железные дороги мира – 2010 год - №12 стр. 17-24.
3. Позднякова Л.А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности. // Бизнес-информ. - 2009.- № 5-6.-С. 45-58 .

Рецензент: д.е.н., професор Михайлова Л.І.  
Дата надходження до редакції: 29.04.2012 р.

УДК 334.7.012.64: 631.15

### **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**Л. А. Хромушина**, Сумський національний аграрний університет

*На основі дослідження існуючого зарубіжного досвіду еколого-економічної безпеки розвитку підприємницької діяльності обґрунтовано доцільність та можливість адаптованого застосування такого досвіду у вітчизняних умовах.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Еколого-економічні проблеми, в сільсько-господарській галузі, - зокрема, зумовлені відсутністю протягом тривалого часу цілісної екологічної політики, переважно екстенсивним способом ведення виробництва. Сучасний розвиток аграрної економіки стає все більш екологічно орієнтованим. Проте недосконалість існуючого організаційно-економічного механізму природокористування та охорони навколишнього середовища,

неврегульованість правових основ екологічної політики спонукає до подальших науково-практичних розробок у цій сфері. При цьому стане в нагоді більш плідний досвід зарубіжних країн у сфері охорони навколишнього природного середовища, природокористування, фінансування природоохоронних заходів, застосування екологічних інновацій, державного регулювання та нагляду за станом навколишнього середовища, міждержавних відносин у галузі досягнення рівня