

УДК 331.101.3:656.2

## Характеристика світових моделей управління інфраструктурою залізничного транспорту

**Ейтутіс Г.Д.**

доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки та підприємництва  
Державного економіко-технологічного університету транспорту

**Крищенко С.О.**

старший викладач кафедри економіки та підприємництва  
Державного економіко-технологічного університету транспорту

**Зіць О.Є.**

аспірант  
Державного економіко-технологічного університету транспорту

У статті наведено основні положення Директиви 91/140, що пропонується застосовувати до управління залізничною інфраструктурою і до процесів перевезень залізничних підприємств за винятком залізничних підприємств, діяльність яких обмежена наданням виключно міських, приміських або регіональних перевезень. Подано перелік проблем, які мали місце під час імплементації Директиви державами – членами ЄС, а також надано рекомендації щодо підготовки плану імплементації Директиви та підготовки інших нормативних документів, у тому числі закону «Про залізничний транспорт».

**Ключові слова:** моделі управління інфраструктурою, директиви ЄС, регламенти ЄС, відокремлення інфраструктури, інтеграція оператора, залізничне підприємство, компанія, незалежна адміністрація, імплементація, розмежування, відкритість доступу, демонополізація.

Эйтутис Г.Д., Крищенко С.А., Зиць А.Е. ХАРАКТЕРИСТИКА МИРОВЫХ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье приведены основные положения Директивы 91/140 для применения в управлении железнодорожной инфраструктурой, а также в процессах перевозок железнодорожных предприятий за исключением железнодорожных предприятий, деятельность которых ограничена предоставлением исключительно городских, пригородных или региональных перевозок. Представлен перечень проблем, имеющих место во время имплементации Директивы государствами – членами ЕС, а также даны рекомендации относительно подготовки плана имплементации Директивы и подготовки других нормативных документов, в том числе закона «О железнодорожном транспорте».

**Ключевые слова:** модели управления инфраструктурой, директивы ЕС, регламенты ЕС, отделение инфраструктуры, интеграция оператора, железнодорожное предприятие, компания, независимая администрация, имплементация, размежевание, открытость доступа, демонополизация.

Eytutis H.D., Krischenko S.O., Zitz O.E. INTERNATIONAL MANAGEMENT MODELS DESCRIPTION IN THE RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE FRAMES

In the articles resulted substantive provisions of Directive 91/140, that is proposed to apply to the management of railway infrastructure and the transport processes of railway undertakings, with the exception of railway undertakings whose activity is limited to the provision of solely urban, suburban or regional transport, the list of problems that occurred during implementation of the Directive by member States of the EU, as well as recommendations regarding the preparation of the plan of implementation of the Directive and the preparation of other normative documents, including law «On railway transport».

**Keywords:** case an infrastructure frames, Directives of ES, Regulations of ES, separation of infrastructure, integration of operator, railway enterprise, company, independent administration, implementation, separation, openness of access, demonopolization.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Важливою умовою подолання кризових явищ у національній економіці є ефективно функціонування залізничного транспорту, стрижнем якого є інфраструктура. Саме тому необхідно, з одного боку, забез-

печити єдність основних ланок суб'єктів господарської діяльності, з іншого – рівний та недискримінаційний доступ перевізників до інфраструктури.

Для реалізації даної стратегії потрібно проаналізувати досвід управління інфраструк-

турою залізничного транспорту закордонних держав, передусім Європейського Союзу.

Основним документом, що регламентує розвиток інфраструктури, є Директива ЄС 91/440, в якій пропонується відділити функції управління експлуатаційною діяльністю залізниць від інфраструктури та впровадити обов'язковий розподіл їхніх доходів і витрат.

Слід зазначити, що вибір моделі управління інфраструктурою залежить від особливостей конкретної держави і вимагає індивідуального підходу в кожному випадку.

Ураховуючи аналіз світових моделей управління інфраструктури залізничного транспорту та рекомендацій Директиви ЄС 91/440, дане дослідження спрямоване на вдосконалення моделі управління інфраструктурою вітчизняного залізничного транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичною основою дослідження послужили наукові праці Г.Д. Ейтутіса, Ю.С. Бараша, М.В. Макаренка, В.І. Пасічника, В.Ж. Дубровського, О.І. Татаркіна, І.М. Ткаченко, Ж.П. Естіваля та керівників залізничного транспорту України Ю.М. Федюшина, А.Д. Лашка, О.М. Кривопішина, І.П. Федорка, В.М. Осовика та ін. Але автори розглядали лише деякі аспекти даної проблеми. Відсутність системного аналізу світових моделей управління інфраструктурою залізничного транспорту не дає змоги якісно розробити рекомендації щодо імплементації Директиви ЄС 91/140 до залізничного транспорту України, що зумовлює мету та завдання цієї публікації.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є проведення комплексної характеристики світових моделей управління інфраструктурою залізничного транспорту та розроблення рекомендацій щодо імплементації Директиви ЄС 91/140 до залізничного транспорту України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Реалізація основних положень Транспортної стратегії України до 2020 р. спрямовується на поліпшення транспортного обслуговування економічних зв'язків, укріплення та розвитку транспортної системи країни. Подальший розвиток транспорту, передусім залізничного, пов'язаний як зі структурною перебудовою й оптимізацією майнових відносин у цій сфері економічної діяльності, так і з відновленням його інфраструктури.

На створення ринково орієнтованого вектора господарської діяльності спрямована й Державна цільова програма реформування

залізничного транспорту на 2010–2019 рр., у ході реалізації якої відбуваються поступова демонополізація ринку залізничних перевезень та активізація конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форм власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг. У цих умовах загальна стратегія розвитку залізничного транспорту ґрунтується на використанні змішаної форми власності, у межах якої державний капітал, інтегруючись із приватним, одержить більшу гнучкість, мобільність і підконтрольність, а приватний капітал, своєю чергою, стане менш ризиковим, більш стабільним та прогнозованим. Реалізація такої стратегії вимагає забезпечення фінансового розмежування природномонопольного сектора залізничного транспорту (інфраструктури) та потенційно конкурентного (експлуатації), створення організаційно-економічних умов для розвитку конкурентного середовища у сфері експлуатації. З одного боку, це сприяє залученню приватного капіталу в інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту, а з іншого – призведе до подальшої активізації конкурентної боротьби між суб'єктами транспортного ринку.

З'ясовано, що у світовій практиці існує дві основні моделі реформування залізничного транспорту: вертикальне розділення та вертикальна інтеграція. У першому випадку має місце відокремлення інфраструктури від перевізної діяльності, у другому – інтеграція оператора перевезень і володіння інфраструктури. Першу модель називають «європейською», другу – «американською». Існує також і проміжна – «холдингова модель» [1, с. 84]. Указані моделі управління інфраструктурою залізничного транспорту надано на рис. 1–3.

У рамках «європейської» моделі існують два принципово різних варіанти. Перший, затверджений у 1991 р., передбачав певну ступінь забезпечення відкритості доступу до інфраструктури кожної держави для перевізників інших держав, але не передбачав розподілу інфраструктури та перевізного процесу всередині залізничної системи кожної держави («вертикальний доступ»).

Другий, що ґрунтується на розробках реформаторів залізниць Швеції та Великобританії, передбачає повний «вертикальний розподіл» інфраструктури (монопольний сектор) та перевізного процесу (сектор вільної конкуренції). Незалежні перевізники використовують інфраструктуру, якою володіє монополія, а остання не має права здійснювати пере-

везення власним рухомим складом. Метою моделі вертикального поділу є забезпечення рівного та недискримінаційного доступу перевізників до інфраструктури.

У рамках «американської» моделі передбачено збереження єдності інфраструктури та перевізного процесу, коли перевізники володіють інфраструктурою, а конкуренція здійснюється між такими вертикально інтегрованими системами як у міждержавному, так і внутрішньодержавному масштабі [1, с. 85].

Практика більшості країн, де незалежним перевізникам було надано доступ до інфраструктури за принципом вертикального розподілу, дає змогу зробити висновок, що таким чином забезпечується незначний ступінь конкуренції. Підвищення платежів за інфраструктуру, що стягуються з вантажних перевізників, стримується скоріше конку-

ренцією з автомобільним транспортом, аніж усередині галузі.

Великою проблемою у разі відокремлення інфраструктури від перевізного процесу є інвестування в розвиток інфраструктури, у тому числі залучення приватних інвестицій.

Реформатори не досягли успіху у створенні моделі, де інфраструктура відокремлена від перевізного процесу, яка б дала імпульс інвесторам щодо інвестування значних коштів в утримання чи розвиток інфраструктури. Як правило, основний тягар інвестування в інфраструктуру покладається на державу у вигляді бюджетного субсидування. Власники відокремленої інфраструктури, де основним джерелом інвестицій є субсидії і тарифи за використання інфраструктури, не зацікавлені в заходах, які спрямовані на їх скорочення.



Рис. 1. Модель розділення згідно з ЄС 91/440



Рис. 2. Інтеграційна модель реформування залізниць



Рис. 3. Холдингова модель реформування залізниць

Більш розповсюдженою та ефективною на сьогодні, як підтверджує практика, є друга модель транспортного ринку, де в процесі реформування зберігається тією чи іншою мірою єдність інфраструктури та перевізного процесу, а для розвитку конкуренції та забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури незалежних перевізників зберігається значною мірою державний контроль і регулювання. Однак міжнародний досвід має інші приклади реформування згідно з цією моделлю, коли в основу покладено не регулювання, а конкуренція між вертикально інтегрованими компаніями. Тут також мають місце дві основні варіації: «латиноамериканська» та «північноамериканська».

Отже, вибір моделі управління інфраструктурою залежить від умов конкретної держави, тому він індивідуальний у кожному випадку. Разом із тим законодавством ЄС рекомендовано «європейську» модель управління залізничним транспортом [2, с. 25].

Основна Директива ЄС 91/440, яка регламентує розвиток інфраструктури, пропонує членам Європейського Союзу відділити функції управління експлуатаційною діяльністю залізниць від інфраструктури та впровадити обов'язковий розподіл їхніх доходів і витрат. Згідно зі ст. 2 виданого документа, запропоновано утворювати окремо залізничну інфраструктуру та залізничні підприємства (компанії-оператори) [3]. Європейська спільнота почала законодавчий процес лібералізації європейських залізниць у 1991 р. Директива 91/440 (зі змінами, внесеними Директивою 2001/12/ЄС) є наріжним каменем Першого залізничного пакета, прийнятого 2001 р. Директива визначає потребу більшої інтеграції європейської залізничної системи в конкурентний ринок. Початково пропозиція передбачала вимогу повного розмежування керівництва інфраструктурою від перевізників, але Європейська Рада не погодилася на це. Було досягнуто компромісу, коли дві сфери діяльності могли залишатися як окремі підрозділи в рамках однієї організації за умови окремого бухгалтерського обліку та незалежності в прийнятті рішень. Але щоб зняти зацікавленість у дискримінаційній поведінці, принципів функції виділення пропускну здатності, стягнення оплати та ліцензування не можуть виконуватися тією ж організацією, яка надає і залізничні послуги (наприклад, такими історичними перевізниками у державах-членах, як DB або SNCF [4]).

У Директиві 91/440, скоригованій у 2001 р., визначено [3]: «...залізничне підприємство – це будь-яке підприємство, приватне чи державне, що отримало ліцензію згідно з чинним законодавством, основною діяльністю якого є надання послуг із перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом. При цьому тяга поїздів повинна бути забезпечена цим підприємством. До цього поняття належать також підприємства, що забезпечують тільки тягу; компанія, що управляє інфраструктурою, – це будь-який орган чи підприємство, обов'язками якого є утворення та утримання залізничної інфраструктури» [2, с. 3–4].

«Однак розподіл компаній та відкритий доступ до залізничної інфраструктури не повинні призвести до фрагментації галузі та розпорошення кваліфікованих кадрів. Для координації діяльності компанії інфраструктури і експлуатаційних компаній-операторів та регулювання між ними нормальних відносин держава організовує сильну й незалежну адміністрацію, яка має бути наділена такими функціями [2; 5; 6]: розроблення й упровадження стратегічної та інвестиційної політики для залізничної системи у цілому; забезпечення необхідної пропускну здатності напрямків залізниць; гарантування збереження уніфікованого технічного підходу для подальшого розвитку перспективних досліджень та розробок; збереження ноу-хау для укладання відповідних контрактів із менеджерами інфраструктури та компаній-операторів; виконання професійної експертизи для нагляду за дотриманням умов контракту; контролю над забезпеченням експлуатаційної сумісності та гармонізації із країнами – членами ЄС.

Разом ці три види структур (залізничні підприємства, інфраструктура та незалежна адміністрація) утворюють об'єднану залізничну систему країни, поруч з якою на ринку транспортних послуг з'являться нові приватні чи колективні компанії перевізників, що складуть конкуренцію державному транспортному сектору» [2]. Водночас указувалося на необхідності «...організації окремої структури, яка б гарантувала прямий та недискримінаційний доступ до залізничної інфраструктури для перевізників із будь-якою формою власності і делегування їй регламентуючих функцій: розподілу пропускну здатності; встановлення плати за виділений за графіком час; ліцензування прав на перевізну діяльність та інше» [2, с. 11].

Беручи до уваги стратегічне значення залізничного транспорту, Директива констатує, що держава, без сумніву, і надалі залишиться основним власником інфраструктури залізниць та завжди буде мати право контролю її діяльності, а перевезення вантажів та пасажирів будуть виконуватися на конкурентній основі [6].

Окрім того, варто зазначити основні положення Директиви, що наведені далі, які пропонується застосовувати до управління залізничною інфраструктурою і до процесів перевезень залізничних підприємств, які засновані або будуть засновані в одній із держав-членів, за винятком залізничних підприємств, діяльність яких обмежена наданням виключно міських, приміських або регіональних перевезень, а саме [4]:

*Незалежність управління.* Країни Європейського Союзу (ЄС) повинні вжити певних заходів для забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю над адміністративними, економічними і фінансовими питаннями, відповідно до якого вони, зокрема, матимуть майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і рахунків держави.

Держави-члени мають також ужити певних заходів для того, щоб дати можливість залізничним підприємствам пристосувати свою діяльність до потреб ринку і здійснювати таку діяльність, за яку відповідають їхні керівні органи, в інтересах надання ефективних і відповідних послуг із найнижчими можливими витратами, потрібними для забезпечення якості перевезень.

*Відокремлення управління інфраструктурою та процесів перевезень.* Держави-члени мають забезпечити відокремлення управління інфраструктурою та процесів перевезень за рахунок запровадження окремих звітів про фінансові результати і балансових звітів та окремого оприлюднення результатів комерційної діяльності залізничних компаній, які надають транспортні послуги, і комерційної діяльності, пов'язаної з управлінням залізничною інфраструктурою. Державні кошти теж повинні відображати цей поділ і кошти, які надаються одній із цих двох сфер діяльності, не можуть передаватися іншій. Держави ЄС самостійно відповідають за розвиток своєї національної залізничної інфраструктури, але при цьому вони повинні враховувати, коли необхідно, загальні потреби Спільноти.

*Доступ до залізничної інфраструктури.* Залізничні підприємства, які підпадають під дію цієї Директиви, отримують доступ до інфраструктури в усіх інших державах ЄС для виконання всіх залізничних вантажних перевезень та міжнародних пасажирських перевезень.

*Питання безпеки.* Питання безпеки, про які йдеться в Директиві 91/440, треба розглядати з огляду на Директиву 2004/51/ЄС від 29 квітня 2004 р., яка внесла зміни в Директиву Ради 91/440/ЄЕС щодо розвитку залізниць Спільноти й якою визначено, що будь-яке залізничне підприємство, яке надає послуги із залізничних перевезень, укладає необхідні угоди на підставі державного або приватного права з органами, відповідальними за інфраструктуру, яку воно використовує. Умови, які регулюють такі угоди, мають бути недискримінаційними і прозорими відповідно до положень Директиви 2001/14/ЄС від 26 лютого 2011 р. про розподіл пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури і сертифікацію безпеки.

Угода про асоціацію передбачає, що Директива Ради 91/440/ЄЕК має бути імплементована через вісім років після вступу в дію Угоди (тобто до 1 листопада 2022 р.).

Розпорядження Кабінету Міністрів України № 1148 р. від 26 листопада 2014 р. «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту» включає імплементацію Директиви 91/440/ЄЕС.

Це європейське законодавство встановлює загальну схему, якою визначається організаційна структура діяльності залізничного транспорту, залишаючи національному уряду право на вибір конкретних підходів до реформування.

Більшість урядів вибрали можливість збереження інфраструктури в державній власності шляхом створення державної агенції (неміністерського державного управління) для управління нею (Данія, Фінляндія, Нідерланди, Норвегія, Швеція). Франція та Португалія заснували незалежні вже з самого початку державні підприємства для управління інфраструктурою. Німеччина використовує холдингову компанію, якою керує DB, що має два дочірні підприємства: одне – для управління інфраструктурою, а друге – для організації перевезень. У 2014 р. Франція прийняла організаційну схему Німеччини.

28 лютого 2013 р. Європейський суд визнав, що Угорщина (справа С 473/10) та Іспанія (С-483/10) не виконали своїх зобов'язань щодо Директиви 91/440. Постанова суду визначила, що сплата за використання колії повинна встановлюватися не державою, а органом управління інфраструктурою самостійно і що орган управління інфраструктурою може стягувати лише прямі витрати за використання колії. Але суд визнав також, що моделі державної залізничної холдингової компанії, які використовуються в Австрії (С-555/10) та Німеччині (С-556/10), все-таки відповідають законодавству. Сьогоднішній закон вимагає лише юридичного та бухгалтерського відокремлення, яке існує за моделі холдингової компанії, і суд визнав, що Комісія «не змогла надати жодного конкретного доказу того, що DB Netz не є незалежною від DB AG щодо своїх схем прийняття рішень».

Рівень незалежності, зокрема комерційна свобода, яким користуються залізничні перевізники, визначається поєднанням чинників. Правова організація може призвести до неправильних висновків, якщо буде розглядана відокремлено. Наприклад, залізниці в державах – членах ЄС (та Швейцарії), які й досі організаційно є державними підприємствами, прагнуть мати більше комерційної свободи на практиці порівняно із залізницями в країнах Східної та Центральної Європи через низку причин: комерціалізація відбувається протягом довшого періоду в середовищі ринкової економіки; залізниці є менш стратегічно важливими в Західній Європі; конкуренція з боку інших видів транспорту, зокрема автомобільного, є сильнішою у старіших державах – членах ЄС, зменшуючи потребу в регулюванні та підвищуючи потребу в комерційній свободі.

Виходячи з таких засад, підготовка плану імплементації Директиви має базуватися на такому [4]: починати (продовжувати) працювати (на рівні окремої робочої групи, до складу якої входять бухгалтери та аудиторі високого рівня) над планом реструктуризації УЗ, який побудовано на вимогах законопроекту про залізниці, яким надаватиме відповідну управлінську автономію новому суб'єкту і, як передбачається, буде незабаром прийнятий; проаналізувати інфраструктурні витрати залізничного транспорту в Україні; виробити методи розрахунку оплати за використання інфраструктури для перевезень; розробити організаційну схему для рівного доступу до залізничної інфраструктури; співпрацювати з

робочою групою з Регламенту 1370/2007 ЄС щодо способів компенсації за надання перевезень громадським пасажирським транспортом, із робочою групою з питань безпеки стосовно вимоги про ліцензування залізничних перевізників, які виходять на ринок; запропонувати альтернативи для зменшення ризиків, пов'язаних із залізничним ринком та реформуванням УЗ.

Імплементация Директиви 91/440 у державах-членах забезпечує українську владу широким досвідом. Нижче подано перелік проблем, які мали місце під час імплементації Директиви державами-членами й які цінні як показники того, що треба уникати [4]: недостатня гарантія незалежності органу управління інфраструктурою від залізничного холдингу/афілійованої компанії; принципові функції виконує провідне залізничне підприємство («історичний перевізник»); недостатній доступ іноземних вантажних залізничних підприємств до національної інфраструктури; недостатня управлінська незалежність провідного залізничного підприємства; оплату за використання інфраструктури визначає не орган управління інфраструктурою; оплата за використання інфраструктурою не пов'язана з витратами; недостатні правові положення для забезпечення доходів та витрат органу управління інфраструктурою; недостатні повноваження регуляторного органу для контролю конкуренції у сфері залізничних перевезень; недостатня доступність регуляторного органу; недостатня незалежність регуляторного органу від провідного залізничного підприємства/органу управління інфраструктурою; недостатні повноваження регуляторного органу для контролю виконання рішень і запитів щодо інформації; рішення регуляторного органу не підлягають судовому розгляду; відсутність зобов'язання регуляторного органу здійснити захід протягом двох місяців; недостатня процедура визначення міжнародної нитки графіка; відсутність положення про регулярну участь у міжнародній співпраці з регуляторними органами держав-членів; недостатнє положення про співпрацю органів управління інфраструктурою в управлінні рухом; завдання органу управління інфраструктурою не узгоджені з фінансуванням; недостатність регуляторного нагляду за переговорами щодо оплати за використання інфраструктури між органом управління інфраструктурою та перевізником; відсутність відокремлених фінансових і балансових звітів між органами управління інфраструктурою та перевізниками.

Припускаючи, що незабаром буде прийнята нова редакція закону України «Про залізничний транспорт», для розроблення нормативних документів для імплементації буде потреба в дуже технічних спеціалізованих знаннях європейського законодавства з подібних питань. Проте вже зараз можна стверджувати, що основні елементи розрахунку тарифів мають ґрунтуватися на технічній якості лінії, інтенсивності використання лінії, типі перевезень і технічних характеристиках потяга, який використовує лінію.

Директива передбачає ліцензування залізничного підприємства. Окрім того, суб'єкт повинен мати сертифікат безпеки (Директива 2001/14 та Директива з безпеки на залізничному транспорті 2009/45, обидві включені до Угоди про асоціацію як предмет окремих дорожніх карт, але треба розробити та прийняти законодавчий документ щодо механізму та умов видачі такого сертифікату).

Україна має суттєво зношений локомотивний та вагонний парк, який потребує модернізації, включаючи залучення приватних інвестицій. Оскільки наявність тяги на залізничному підприємстві вимагає, насамперед, безпечних перевезень і забезпечення безпеки на коліях, треба вивчити та проаналізувати ризики надання кожній залізничній компанії (перевізнику) тягового парку на цьому етапі розвитку залізничного транспорту в Україні. Оскільки кінцевим терміном імплементації є 2022 р., надання залізничному підприємству можливості використання локомотивів треба буде впроваджувати обережно. Можна було б почати з потягів «ВІКІНГ» та «ЗУБР», припускаючи, що Білорусь не буде проти використання інших локомотивів, окрім локомотивів Білоруської залізниці (і навпаки). На українській території вимоги технічної безпеки для локомотивів і машиністів мають бути однаковими для всіх залізничних підприємств (без пільг для історичного перевізника).

Доведеться змінити систему бухгалтерського обліку в ПАТ «Укрзалізниця» для виконання вимоги про відокремлення управління інфраструктурою та перевезень [7].

Що стосується контролю безпеки, то він має бути покладений на «Укртрансбезпеку» (Державна служба України з безпеки на транспорті), яка відповідає за видання та від-

кликання сертифікатів безпеки, контролює функціонування системи управління якістю та виконання технічних специфікацій експлуатаційної сумісності на залізничному транспорті (див. дорожні карти для Директив 2001/14 та 2004/49). Орган із безпеки буде виконувати всі перевірки та розслідування, які необхідні для виконання його завдань, та матиме доступ до всіх відповідних документів і приміщень, об'єктів та обладнання органів управління інфраструктурою і залізничних підприємств.

Українська влада має змінити (адаптувати) діюче законодавство або прийняти нове для імплементації Директиви 91/440 щодо такого: гарантувати відокремлене управління інфраструктурою та перевезеннями – обов'язково, та окремі рахунки – обов'язково; надати всім залізничним перевізникам незалежність для комерційної поведінки; уникати передачі допомоги, яка виділяється на інфраструктуру, на перевезення, і навпаки (перехресного субсидування); запровадити правила оплати за використання інфраструктури на основі недискримінаційного підходу; надати права доступу іноземним групам для виконання міжнародних вантажних і пасажирських перевезень; надати доступ до колії для міжнародних комбінованих перевезень; забезпечити виконання зобов'язань щодо громадських пасажирських перевезень і відповідних контрактів на комерційних засадах (тендер і, якщо неможливо, компенсація за виконання громадських пасажирських перевезень на основі реальних витрат, як визначено Додатком до Регламенту 1370/2007/ЄС); забезпечити стабільні фінансові структури для державних залізничних підприємств; знизити заборгованість до рівнів, які не заважають стабільному фінансовому менеджменту (може включати державну допомогу для зменшення боргів).

**Висновки з цього дослідження.** Отже, вивчення досвіду закордонних держав, членів ЄС, щодо управління інфраструктурою залізничного транспорту надає можливість уникнути значної кількості проблем, які мали місце під час імплементації Директиви 91/140, та врахувати особливості діяльності залізничного транспорту України в розробленні нормативних документів, серед яких – нова редакція проекту закону «Про залізничний транспорт».

ЛІТЕРАТУРА:

1. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України : [монографія] / Г.Д. Ейту-тіс [та ін.]. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2016. – 256 с.
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом України : [монографія] / Ю.С. Бараш ; 2-е вид., перероб. і доп. – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2006. – 264 с.
3. Директива 91/440 ЄЕС від 29.07.1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eurodocs.sdla.gov.ua/DocumentView/tabid/28/Sphereregulation>.
4. Дорожня карта імплементації ДИРЕКТИВИ РАДИ 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Спільноти.
5. Динамика корпоративного розвитку / В.Ж. Дубровский [и др.]. – М. : Наука, 2004. –502 с.
6. Естіваль Ж.П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови / Ж.П. Естіваль // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 1. – С. 68–71.
7. Макаренко М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту : дис. ... докт. екон. наук : спец. 08.07.04 / М.В. Макаренко. – К., 2004. – 410 с.