

УДК 336.64:656.027.3

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2019-5-24>**Єр'оміна М.О.***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри управління державними і корпоративними фінансами  
Українського державного університету залізничного транспорту***Тройнікова О.М.***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри управління державними і корпоративними фінансами  
Українського державного університету залізничного транспорту***Голенищева К.О.***магістр  
Українського державного університету залізничного транспорту***Yeromina Marina***Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Management  
of State and Corporate Finance  
Ukrainian State University of Railway Transport***Troynikova Elena***Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Management  
of State and Corporate Finance  
Ukrainian State University of Railway Transport***Golenishcheva Catherine***master's degree  
Ukrainian State University of Railway Transport*

## **ФІНАНСОВИЙ СКЛАДНИК УПРОВАДЖЕННЯ ДИРЕКТИВ ЄС НА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЯХ В УМОВАХ УПРОВАДЖЕННЯ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ**

### **FINANCIAL COMPONENT OF EU DIRECTIVES IMPLEMENTATION IN UKRAINIAN RAILWAYS IN THE CONDITIONS OF HIGH-SPEED TRAFFIC**

#### **АНОТАЦІЯ**

У статті проведено аналіз можливостей та складностей імплементації директив ЄС щодо залізничного транспорту, які вже запроваджені та які ще необхідно втілити у життя після підписання Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, а також систематизовано результати та проблеми імплементації директив щодо залізничного транспорту. Але приведення залізничного транспорту до стану, який оголошується у зазначених директивах, із обов'язковим впровадженням високошвидкісного руху потребує значних капіталовкладень та певних інвестицій, іноземних у тому рахунку. Але інвестиційна привабливість залізничної галузі дуже низька через незадовільний стан необоротних активів, низьку якість перевезень тощо. Збитковість пасажирських перевезень, які потребують крос-субсидування, також не сприяє розвитку галузі та впровадженню відповідних реформ. Для вирішення зазначених питань необхідно змінити принципи управління залізничною галуззю загалом. Виконання імплементаційних умов приведе український залізничний транспорт у новий якісний стан, що привабить інвестиції та має збільшити доходи Укрзалізниці. Зазначені заходи в умовах впровадження високошвидкісного руху мають слугувати приводом до зростання конкурентоспроможності вітчизняних залізниць.

**Ключові слова:** залізничний транспорт; інвестиції; конкурентоспроможність українських залізниць; доходи залізниць, високошвидкісний рух.

#### **АННОТАЦІЯ**

В статті проведено аналіз можливостей і проблем імплементації директив ЄС на залізничному транспорті, які вже введені і які ще необхідно впровадити

в життя після підписання Соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной, а также систематизированы результаты и проблемы имплементации директив на железнодорожном транспорте. Но приведение железнодорожного транспорта в состояние, требуемое в указанных директивах, с обязательным внедрением высокоскоростного движения требует значительных капиталовложений и определенных инвестиций, иностранных в том числе. Но инвестиционная привлекательность железнодорожной отрасли очень низкая из-за неудовлетворительного состояния необоротных активов, низкого качества перевозок и тому подобного. Убыточность пассажирских перевозок, требующих кросс-субсидирования, также не способствует развитию отрасли и внедрению соответствующих реформ. Для решения поднятых вопросов необходимо изменить принципы управления железнодорожной отраслью в целом. Выполнение имплементационных условий приведет украинский железнодорожный транспорт в новое качественное состояние, привлечет инвестиции и должно увеличить доходы Укрзалізниці. Указанные меры в условиях внедрения высокоскоростного движения должны послужить поводом для роста конкурентоспособности отечественных железных дорог.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; инвестиции; конкурентоспособность украинских железных дорог; доходы железных дорог, высокоскоростное движение.

#### **ANNOTATION**

The article explores the implementation of EU directives on rail transport in Ukraine. The paper also states that the EU-Ukraine Association Agreement requires implementation of certain changes to the national legislation and strategies for the development of

railway transport. These were: the reason for the systematization of the consequences of this implementation with the separation of positive and negative aspects; analyzed and compared these directives with the regulatory framework of Ukraine and the financial capacity of the railways; the financial and economic principles of implementation of the transport industry in the conditions of introduction of high-speed traffic after the signing of the Association Agreement are considered. It is proved that the modern development of the transport complex of the country should take into account not only the need to adapt to European standards, specifications, management principles, etc., but also that innovations and high technologies are crucial for the formation of a new, more efficient model of managing the development of the transport and road complex. Of Ukraine. The terms of the agreement require a fundamentally new approach to ensuring the competitiveness of rail transportation by improving the quality of transportation and customer service, and ensuring safety. The basic directions of development of the transport industry are also defined, namely: introduction of high-speed traffic, reconstruction, road modernization and construction of new modern highways, updating, modernization and purchase of new rolling stock, change of train schedules and development of new routes, both international and domestic. However, the development of interstate destinations requires the mandatory creation of a hub in Ukraine with the possibility of transplanting from a wide track to a narrow one. The paper emphasizes that these measures require some financing. Therefore, one of the ways to solve the financial problems of railway transport is to increase tariffs for passenger transportation and monetize preferential transportation on the UZ (as one of the options for solving this issue). Moreover, international trains and such trains as Intercity + are profitable, they are rather profitable. Therefore, it is hoped that with the introduction of high-speed and high-speed traffic, with the replacement of more energy-efficient and economical new rolling stock, we get the effect and passenger transport will become cost-effective. Thus, the article proves that these actions should lead to ensuring the competitiveness of the Ukrainian rail transport, improving the quality of its services, which will attract potential customers and increase the revenues and profits of the railway industry. It should also be noted that this will not only expand the market for passenger services, but also allow enterprises in other industries (engineering, energy and communications, enterprises of the electrical industry, etc.) to move to a new level of production, and should also be an occasion for revitalization their activities.

**Key words:** railway transport; investments; competitiveness of Ukrainian railways; railroad revenues, high-speed traffic.

**Постановка проблеми.** Підписання Угоди про асоціацію між Україною, Європейським Союзом та його державами-членами відкрило нові можливості та створило нові стандарти у різних сферах суспільного життя. Але виникла потреба у нових інструментах для імплементації цих стандартів на усіх рівнях та у всіх сферах діяльності, починаючи з актуалізації нормативно-правової бази й закінчуючи модернізацією виробництв. Останні роки на усіх рівнях активно пропагується необхідність підвищення рівня екологічності та енергоефективності підприємств, домогосподарств, сфери послуг тощо. Для цього замінюється обладнання, оптимізується виробництво, споживання ресурсів переглядається на більш енергоефективне. Залізничний транспорт являє собою один із найбільш екологічних, безпечних та комфортніших видів транспорту, але основні залізничні фонди зношені на 94%, що зменшує рівень комфорту пасажирів, а також знижує рівень безпеки таких перевезень. Залучення вітчизняних та іноземних інвестицій, а також збільшен-

ня доходів залізниці за рахунок проведених модернізацій та впровадження високошвидкісного руху є шляхом до збільшення рівня комфорту, безпеки та підвищення конкурентоспроможності залізниць України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у дослідження проблематики взаємовідносин «Україна – ЄС», питання розвитку в умовах глобалізаційних процесів та аналіз євроінтеграційних проблем України зробили такі зарубіжні і вітчизняні вчені, такі як В. Копійка, Н. Антонюк, Н. Мусис, О. Краєвська, Г. Черевко, В. Юрчишин та інші. Проблеми євроінтеграційних процесів присвячували свої дослідження вітчизняні та зарубіжні науковці різних періодів. Наукові доробки, пов'язані з вивченням євроінтеграційного шляху розвитку України, репрезентовано передусім у наукових працях А. Костенко, А. Баровської, Н. Гнидюк, та інших. Водночас внаслідок важливості проблеми потребує постійного наукового супроводження осмислення європейського вибору України як чинника модернізації промисловості та транспортної галузі, на чому, власне, й зосереджує свою увагу автор пропонованої статті.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження та аналіз фінансового складника впровадження директив ЄС на українських залізницях в умовах упровадження високошвидкісного руху.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Угода про асоціацію між ЄС та Україною зумовлює імплементацію в національне законодавство та стратегії розвитку залізничного транспорту певних змін. У зв'язку з цим необхідно систематизувати наслідки цієї імплементації із виділенням позитивних та негативних сторін; проаналізувати та зіставити зазначені директиви із нормативно-правовою базою України та фінансовою спроможністю залізниць; розглянути фінансово-економічні засади імплементації транспортної галузі в умовах впровадження високошвидкісного руху після підписання Угоди про асоціацію.

При цьому сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до європейських стандартів, технічних умов, принципів управління тощо, а й те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України. Водночас нормативи швидкості доставки вантажів на українських залізницях становлять максимум 400 км на добу, тобто менше 17 км/год, а для більшості вантажів це 8-14 км/год.

Відсутність останніми десятиліттями сталого фінансування розвитку транспорту та недостатнє технічне обслуговування об'єктів інфраструктури привели до масштабного зносу (майже 84%) основних фондів транспортної інфраструктури. Це значить, що тільки 16% вагонів мали би

їздити. А для відповідності умовам науково-технічного співробітництва з країнами ЄС українські залізниці потребують оновлення, модернізації та закупівлі нового рухомого складу.

Але поповнення амортизаційного фонду здійснюється за рахунок відшкодування від первісної та остаточної вартості необоротних активів. При цьому розмір відшкодування знаходиться у прямо пропорційній залежності від вартості фондів. Таким чином, чим більш нове майно, тим ефективніше поповнюється амортизаційний фонд, за рахунок якого можливо оновлювати основні фонди транспортної інфраструктури. Отже, керівництву залізниць необхідно лише один раз знайти джерело фінансування, а подальші оновлення, модернізація та придбання нових основних засобів повинні здійснюватися регулярно, за потреби, але за значно менших додаткових капіталовкладень, за умов розумного менеджменту.

Робота з оновлення рухомого складу триває, це системна робота. Придбаються нові вагони та модернізуються вагони ще радянського зразка, які нині відпрацювали свій ресурс. В Україні основний пасажирський рухомий склад сформований ще за часів Радянського Союзу, це майже 80%. Ніхто досить довгий час не інвестував у оновлення рухомого складу. У період 2010-2016 років не було придбано жодного нового пасажирського вагона, якщо не враховувати денні швидкісні електропоїзди ІНТЕРСІТІ+.

Минулого року Укрзалізниця придбала 50 нових вагонів, у планах – закупити ще 54 пасажирські вагони. Але, зважаючи на різницю між виготовленням нових вагонів і реконструкцією старих, ми більше модернізуємо. В тому числі і через те, що кількість нових вагонів, які можуть бути виготовлені в Україні, досить обмежена. А нам необхідно замінити досить велику кількість рухомого складу для того, щоб не допустити подальшого зменшення експлуатаційного парку пасажирських вагонів.

Виконано чимало модернізацій для комфорту перевезень, таких як установлення пристроїв для подачі вагонів не у замерзлого стані і не в стані пекельного котла влітку. Обладнано 64 станції системами електроживлення, які дозволяють підтримувати комфортну температуру у вагонах.

Щодо комфорту пасажирів – необхідно змінювати графіки руху поїздів, щоби зменшити час чекання на проміжних станціях між поїздами для пересадки, щоб цей час не перевищував 20-30 хвилин. Доцільно скорочувати час поїздки за рахунок упровадження швидкісного та високошвидкісного руху. Також створено можливість придбання в онлайн квитків із пересадкою. Потрібно розробляти маршрути через всю країну для того, щоб забезпечити надійне, швидке та комфортне сполучення між регіонами, та нові міжнародні маршрути.

Також однією з основних імплементаційних умов є створення пересадочного хабу на тери-

торії України у Мукачеві – з можливістю пересадки з широкої колії на вузьку. У найближчій перспективі – це Мукачево – Будапешт, далі – Словаччина, Румунія та інші країни.

Але зазначені заходи потребують певного фінансування, а пасажирські перевезення по суті своїй збиткові. Така тенденція є у всьому світі. Так, у 2017 році вони принесли 10 мільярдів збитків, що зумовлює використання крос-субсидування вантажним бізнесом пасажирських перевезень. Це було у всі періоди. З кожним роком цифра збитків збільшується, бо росте собівартість компонентів перевезень. Перегляд тарифів не забезпечує достатній рівень щодо того, як змінювалися ціни на компоненти. Все, що робить сьогодні «Укрзалізниця», – акумулює прибутки від вантажоперевезень та інших видів своєї діяльності і фінансує за цей рахунок пасажирські перевезення. Жодних інших фінансувань, ні від держави, ні іншого, вона не отримує.

Отже, вирішення фінансових проблем залізничного транспорту полягає також у підвищенні тарифів для пасажирських перевезень. Але якщо держава компенсуватиме пільговим категоріям вартість проїзду – це буде нульова рентабельність, і затрати будуть оплачені.

Хоча за законом про залізничний транспорт дальні перевезення мають фінансуватися з державного бюджету, місцеві, приміські перевезення мають фінансуватися спільно з місцевими органами влади. Таким чином, недостатність фінансування призвела до зменшення інвестицій в інші види діяльності для утримання цього напрямку. Пільгові перевезення не оплачуються місцевими органами самоврядування. Середнє повернення коштів від пільгових перевезень – 8-9%. Вирішення цієї проблеми надало б отримання ще одного джерела фінансування імплементації директив ЄС на залізничному транспорті. Отже, потрібно звернутися до уряду з питанням щодо монетизування пільгових перевезень на УЗ (як один із варіантів рішення цього питання).

При цьому міжнародні поїзди та такі поїзди, як Інтерсіті+, рентабельні, вони не збиткові. Тому є надія, що за впровадження швидкісного та високошвидкісного руху, за заміни на більш енергоефективні й ощадливі нові рухомі склади отримаємо ефект, і пасажирські перевезення стануть рентабельними.

Вантажоперевезення розвиваються значно кращими темпами за пасажирські. Так, цього року у фінансовому плані підвищення тарифів тут не передбачене. Проведено дерегуляцію вагонного складника. Українська залізниця більше не є монополістом саме на ринку вагонів, її загальна частка на цьому ринку вже менше 30%. Вже з'явилися інші оператори, досить потужні, і УЗ як гравець на цьому ринку має право встановлювати ціну на вагони, які є її власністю, і торгувати з клієнтом часом перевезення або орендою цього виду рухомого складу.

Доки було державне регулювання у цій сфері, а це фактично до грудня 2017 року, то тариф за користування становив 124 гривні за вагон. А на ринку ця вартість – 800 гривень. Сьогодні проведено перший етап цієї дерегуляції – розроблено формульне ціноутворення поки що. Звісно, неможливо ринкове ціноутворення розробити формульно – формула ніколи не врахує усіх складників ринку. Але це перший етап. Це дало нам можливість заробити не на тих, хто перевозить, а з посередників – понад 300 мільйонів гривень за перший місяць.

Другий етап ще важливіший – продаж на відкритих електронних аукціонах. Договори на перевезення підписали понад 15 тисяч компаній, і будь-хто з них зможе взяти участь в електронних торгах і взяти вагон уже на 100% за ринковою ціною. Це має знизити ціни на вагони, тому що часом створювався штучний дефіцит тощо.

Відповідно, іноземні вагони, які є частиною нашого ринку, пойдуть сюди в більшому обсязі, коли ціна буде відкрита. І це знівелює можливість заробляти на державній компанії, тобто на Укрзалізниці. Сьогодні вагонний бізнес уже став рентабельним. Будь-якому інвестору вигідно придбати вагон, налагодити процес перевезення – й отримувати дохідність від перевезень.

Також потрібно дивитися на оптимізацію затрат. І фінансовий результат – це наслідок в тому числі і такої оптимізації. Ще один із напрямів витрачання коштів УЗ – це утримання величезних площ, які стоять майже порожні. Наприклад, великі, красиві, недавно збудовані пасажирські вокзали.

У цьому разі бажане державно-приватне партнерство. За кордоном вже є така практика – коли пропонується приватним особам отримати споруду в концесію, міняти чи перебудувати її, але генерувати прибуток від площ як від торговельних чи розважальних майданчиків, при цьому щоб і компанія мала прибутковість.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 16 вересня 2014 р [1] стала відправною точкою глобальних змін в економіці України, зокрема у транспортній галузі на залізничному транспорті. Зазначений документ передбачає імплементацію 8 директив і 4 регламентів, а саме Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [2] (додаток ХХХІІ до глави 7 «Транспорт» розділу 5 «Економічна і галузева співпраця»), який входить до третього залізничного пакету, прийнятого в ЄС у 2007 р. Цей регламент окреслює потребу оновлення європейських залізниць через покращення послуг залізничних перевезень пасажирів, унормування прав користувачів та збільшення частки залізничного транспорту порівняно з іншими видами транспорту.

Так, з одного боку, необхідні дії повинні привести до забезпечення конкурентоспроможності

залізничного транспорту України, підвищення якості його послуг, що потягне залучення потенційних споживачів та збільшення доходів і прибутку залізничної галузі. Необхідно також відзначити, що це дозволить не лише розширити ринок транспортних послуг для пасажирів, але й підприємствам інших галузей (машинобудівництва, енергопостачання та зв'язку, підприємствам електротехнічної промисловості тощо) перейти на якісно новий рівень виробництва, й також повинно стати приводом для активізації їхньої діяльності.

Але, з іншого боку, відповідно до Додатку І Угоди про асоціацію запровадження базових увізних ставок на поставки з ЄС товарів групи 86 Класифікатора видів економічної діяльності (група 86 – залізничні або трамвайні локомотиви, рухомий склад та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізничних або трамвайних колій та їх частини; механічне (у тому числі електромеханічне) сигналізаційне обладнання всіх видів), базова ввізна ставка на поставки товарів цієї групи з ЄС до України є нульовою.

Тобто, підписуючи Угоду про асоціацію з ЄС, ми відкриваємо шлях на свій ринок для європейського виробника рухомого складу залізничного транспорту, не отримуючи з цього ніякого доходу, при цьому абсолютно не захищаючи власного [3].

Також залізниці України відстають від західноєвропейських за параметрами швидкості, підвищення якої дасть змогу зберегти передові позиції у сфері пасажирських і вантажних перевезень для Укрзалізниці. Основними проблемами при цьому є кардинальне підвищення технічного рівня інфраструктури залізниць, організація виробництва високошвидкісного рухомого складу та іншої залізничної техніки, створення нових комп'ютерних систем, засобів передачі енергії, інформації, освоєння нових матеріалів.

Удосконалення системи технічних вимог до продукції, що поставляється для потреб ПАТ «Укрзалізниця», техніко-технологічної продукції повинно здійснюватися з урахуванням забезпечення енергетичної ефективності і можливості її сполучення в єдину мережу управління енергоспоживанням та енергозбереженням.

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, підписавши Угоду про Асоціацію, Україна взяла на себе обов'язки з дотримання усіх додаткових Директив та стандартів. При цьому залізниці України є природною монополією, завдяки чому мають можливість розвиватися та модернізуватися, тимчасово убезпечивши себе від витіснення з ринку. Залучення інвестицій та збільшення дохідної частини бюджету залізниці дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності вітчизняних залізниць. Крім того, низка модернізацій зменшить рівень зношеності рухомих складів.

Усі ці розробки та пропозиції повинні покращити фінансовий стан українських залізниць та прискорити імплементацію директив ЄС на

залізничному транспорті. Але нині власних коштів на закінчення реформування транспортної галузі України та повної відповідності залізницям ЄС не досить. Тому більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, головним чином від міжнародних фінансових інститутів, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату, де велику роль відіграє впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху, і є першочерговим завданням державного управління та регулювання [4].

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 16 вересня 2014 р. URL: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=248387631](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248387631) (дата звернення: 17.08.2019).
2. Регламент № 1371 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту / Європейський Союз. *Офіційний вісник Європейського Союзу* 3/12/2007. 34 с.
3. Никифорук О. Імплементация директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки. *Економіст*. 2013. № 10. С. 15-20.
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030» URL: <http://search.ligazakon.ua> (дата звернення: 17.08.2019)

#### REFERENCES:

1. Ughoda pro asociaciju mizh Ukrajinou ta Jevropejsjkym Sojuzom vid 16 veresnja 2014 r. [Association Agreement between Ukraine and the European Union of 16 September 2014] (electronic resource), Available at: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=248387631](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248387631) (accessed 17 August 2019).
2. Oficijnyj visnyk Jevropejsjkogho Sojuzu (2007) Reghlament # 1371 Jevropejsjkogho Parlamentu i Rady vid 23 zhovtnja 2007 roku Pro prava ta obov'jazky pasazhyriv zaliznychnogho transportu [Regulation No 1371 of the European Parliament and the Rada of 23 October 2007 on the rights and obligations of rail passengers] *Oficijnyj visnyk Jevropejsjkogho Sojuzu*, 3/12/2007, 34 p.
3. Nykyforuk O. (2013) Implementacija dyrektyv JeS shhodo zaliznychnogho transportu v zakonodavstvo Ukrajinu: pozytyvni ta neghatyvni naslidky [Implementation of EU directives on rail transport into Ukrainian legislation: positive and negative consequences]. *Ekonomist*, no. 10, pp. 15-20. (in Ukrainian).
4. Natsionalna transportna stratehiia do 2030 roku «Drive Ukraine 2030» [National transport strategy till 2030 «Drive Ukraine 2030»] (electronic resource), Available at: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (accessed 17 August 2019).