

Модель структури організації залізничних перевезень в країнах ЄС

Виконала: Хлевитська
Єлизавета Олегівна

ФТМЛ 305 група

Міжнародні залізничні перевезення - це переміщення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між двома і більше державами.

Залізничні перевезення в відсутність міжнародного транспортного угоди мають національно-правовий характер.



Перевезення оформляється декількома договорами: проходження до прикордонної станції - за законом держави місця відправлення, після перетину кордону - за національною праву відповідної іноземної держави.

Залізничний транспорт - це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.



В цілому, розрізняють три основні моделі функціонування залізниці:

1. Модель вертикального розділення залізничного транспорту (притаманна переважно країнам Європи)
2. Вертикально інтегрована модель (Характерно для країн Північної Америки)
3. Вертикально інтегрована модель з конкурентним доступом (запроваджена в Австралії)

Основна відмінність «американської моделі» від «європейської» — наявність декількох вертикально інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Ця модель функціонує в США, Канаді, Японії.

Обидві моделі спрямовані на підвищення ефективності й утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

В основі структурних перетворень залізничного транспорту європейських країн лежить прийняття директив Європейським Союзом, таких як:



1. Директива ЄС №91/440 «Про розвиток залізничних доріг Співтовариства», яка спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської швидкісної системи комбінованих перевезень.

2. Директива ЄС №95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» визначає критерії, які застосовуються для видання, поновлення чи внесення змін до ліцензій, що призначаються державами-членами для залізничних підприємств, які були або будуть засновані у Співтоваристві

3. Директива ЄС №95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою» усуває дискримінацію при розподілі пропускної спроможності інфраструктури і виключається дискримінація стосовно сторонніх перевізників

За державної форми власності держава виконує дві функції:

- власник залізниць
- клієнт

При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави і залізниці, служить контракт-план — це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, розподіляє ресурси, делегує повноваження або визначає принципи компенсації витрат на виконання збиткових завдань.

При колективній чи приватній формах власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються у кожному конкретному випадку по-різному.



Приклади форми власності у країнах Європи:

Великобританія була першою європейською країною, що стала на шлях приватизації залізниць. Основною причиною реформи залізничного транспорту у цій країні постала необхідність зняття надмірного фінансового навантаження на державний бюджет, але, у свою чергу, передбачалася ліквідація громіздкої структури управління галуззю.

Ключовими напрямками реформування були:

- розділення інфраструктури і перевезень;
- повна приватизація залізничного транспорту;
- продаж франшиз на пасажирські перевезення;
- створення лізингових компаній, які надають в оренду рухомий склад;
- створення декількох операторів вантажних перевезень.

Реформування моделі управління німецької залізниці розпочалося у 1994 році з об'єднання державних підприємств «Deutsche Bundesbahn» та «Deutsche Reichsbahn» та створення на їх основі відкритого акціонерного товариства «Deutsche Bahn AG», 100% акцій якого належали державі.



Найбільш важливими моментами реформи німецьких заліниць є:

- створення організаційної структури, що дозволила об'єднаній системі залізничного транспорту ефективно подолати існуючі недоліки системи і забезпечити незалежне і відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;
- вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінської точки зору;
- чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме - відповідальність держави - повинна обмежуватися державним сектором, і функції, які виконуються в загальних інтересах, повинні здійснюватися на договірній основі.

Структура швейцарських залізниць відрізняється від залізниць Великобританії. Так, ще у 1998 р. федеральні залізниці Швейцарії (SBB) стали акціонерним товариством із 100 % власністю держави.



Проблеми в реформуванні існували. SBB — одна з найуспішніших залізниць світу за експлуатаційними показниками та технікою. Високий рівень технічної оснащеності обумовлений великими обсягами інвестицій, які держава вкладає в розвиток рухомого складу та інфраструктури.

Таким чином, висновками реформування залізниць у Швейцарії є:

- акціонування залізниць зі 100 % власністю держави може забезпечувати прибуткову діяльність;
- можна не здійснювати розподіл структури управління залізничним транспортом на компанію інфраструктури та експлуатаційній компанії операторів;
- проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту

Модель структури організації залізничних перевезень в країнах ЄС

Сучасна залізнична мережа ЄС охоплює весь континент і забезпечує рух пасажирів і вантажів. На практиці реструктуризація у різних країнах ЄС відбувалась по-різному: одні з них розділили і функції, і право власності між оператором інфраструктури та оператором перевезень (наприклад, Швеція, Великобританія та Нідерланди), інші – залишили вертикально інтегровані структури та допуск до інфраструктури приватних операторів відповідно до вимог ЄС на недискримінаційній основі (наприклад, Німеччина, Італія)



В країнах Європи діє різна кількість компаній різних форм організації діяльності:

- інтегровані компанії зазвичай діють на окремих лініях (наприклад, агломераційні, швидкісні тощо так чи інакше відокремлені від загальної мережі);
- оператори інфраструктури зазвичай перебувають у державній власності.



У Європі зазвичай електрифіковані залізниці, хоча існує також багато неелектрифікованих.

Європейська колія широко поширена у Центральній та Західній Європі.

Європейська система управління залізничним рухом є ініціативою ЄС для створення загальноєвропейського стандарту для сигналізації поїздів.

Ширина європейської (стандартної) колії — 1435 мм. 60% із усіх залізниць мають дану ширину колії.

В Україні ширина колії – 1520 мм. Однак залізниці України, що прилягають до Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, мають ділянки залізниці з європейською (1435 мм) колією.



Вимоги до залізничної інфраструктури ЄС

Держави-члени повинні:

1. враховувати, те щоб вантажні термінали бути з'єднані з дорожньою інфраструктурою або, де це можливо, з інфраструктурою внутрішніх водних шляхів TEN-T

2. мають враховувати положення Директиви ЄС № 2008/57, яка встановлює необхідні умови для проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації і технічного обслуговування частин транс'європейської залізничної мережі, а також встановлює умови безпеки праці на залізниці.

4. у випадку ізольованих мереж необхідне оснащення системою ERTMS (The European Railway Traffic Management System – Європейською системою управління залізничним рухом).

3. враховувати положення Директиви ЄС № 2012/34, яка встановлює правила, що застосовуються до управління залізничною інфраструктурою, транспортом та підприємствами; визначає критерії видачі, оновлення або зміни ліцензій державою-членом, призначених для залізничних підприємств; окреслює принципи та процедури встановлення і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою і розподілу пропускнуої здатності залізничної інфраструктури;

ERTMS націлена на заміну різних національних систем управління потягом і системами управління в Європі і включає два основні компоненти:

- Європейську систему контролю потягів (ETCS), що представляє автоматичну систему захисту потягів (automatic train protection system (ATP)) для заміни існуючих національних ATP-систем;
- радіосистему для забезпечення передачі голосу та даних між колією та потягом (GSM-R), засновану на стандартних GSM, використовуючи частоти, спеціально призначені для застосування залізничного транспорту з певними специфічними та розширеними функціями.



Залізнична інфраструктура, вантажні перевезення та пасажирські послуги надаються поєднанням місцевих та національних урядів та приватних компаній.

Існують два види квитків на перевезення залізницями ЄС:

1. Eurail — це залізничний проїзний для 18 європейських країн; вона доступна лише для осіб, які не проживають у Європі, Марокко, Алжирі та Тунісі.

2. Interrail пропуски дозволяють багаторазові поїздки по Європі для людей, що живуть в Європі та навколишніх країнах.



В Європі існують наступні типи пасажирських поїздів:

1. Приміські – це електрички, які нагадують метро. Вони розраховані на короткі відстані і з'єднують міський транспорт із залізницею. У центрі міста можуть мати загальні станції з метрополітенем.

3. Високошвидкісні поїзди – це надсучасні потяги, що розвивають швидкість понад 200-300 км/год.

2. Регіональні – мають часті зупинки, практично в кожному населеному пункті, який проїжджає. Недорогий вид транспорту.

4. Швидкісні – розраховані на тривалі відстані. Зупиняються у великих містах та на центральних вокзалах.

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!
