

Моніторинг інфраструктури України (МІУ)

№10/2008

Фердинанд Павел, Наталія Сисенко
Ганна Чухай, Інна Юзефович

Вересень 2008

Фердинанд Павел, доктор наук, член Німецької консультативної групи при уряді України в Києві. Досліджує: структурну політику, енергопостачання та торговельну політику. Здобув освіту в Боннському університеті, Берлінському університеті імені Гумбольда та Міннесотському університеті.

Наталія Сисенко, науковий співробітник Інституту економічних досліджень і політичних консультацій, аспірантка кафедри економічної теорії Національного Університету «Києво-Могилянська Академія» за спеціальністю «Економічна теорія». Досліджує: сектори транспорту і зв'язку; інновації та їх економічна ефективність. Освіту здобула в Національному Університеті «Києво-Могилянська Академія» (ступінь спеціаліста з економічної теорії, диплом з відзнакою).

Ганна Чухай, аспірантка університету Heriot-Watt, Единбург. Досліджує: енергетика, транспорт, водопостачання та водовідведення, розвиток інфраструктури. Магістр економіки, магістерський ступінь отримала у Національному університеті «Києво-Могилянська академія».

Інна Юзефович, науковий співробітник Інституту економічних досліджень і політичних консультацій: Досліджує: енергетичний сектор, регулювання та розвиток інфраструктури. Освіту здобула в Національному Університеті «Києво-Могилянська Академія» (ступінь магістра з економічної теорії) та Криворізький технічний університет (ступінь спеціаліста з фінансів).

Список скорочень

АМКУ – Антимонопольний комітет України

ВАТ – Відкрите акціонерне товариство

грн. – гривня

ДАК – Державна акціонерна компанія

ДПП – Державно-приватне партнерство

дол. США – долари США

ЕКУ – «Енергетична компанія України»

ЄС – Європейський союз

ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку

ЖКГ – житлово-комунальне господарство

КМУ – Кабінет міністрів України

МІУ – Моніторинг інфраструктури України

МТЗУ – Міністерство транспорту та зв'язку України

НАК – Національна акціонерна компанія

НКРЕ – Національна комісія регулювання електроенергетики

НКРЗ – Національна комісія з питань регулювання зв'язку

НКРТ – Національна комісія з питань регулювання транспорту

ПДВ – Податок на додану вартість

ПФТС – Перша фондова торговельна система

РУЕ - Росукренерго

ТКЕ – Теплокомуненерго

УГЕ – «Укргаз-Енерго»

УЗ – «Укрзалізниця»

ФДМУ – Фонд державного майна України

дпр – до попереднього року

Моніторинг інфраструктури України (МІУ); № 10/2008

Фердинанд Павел, Наталія Сисенко, Ганна Чухай, Інна Юзефович

ЗМІСТ

Вступне слово.....	4
1. Резюме.....	5
2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, вересень 2007 р. – серпень 2008 р.	7
2.1 Телекомунікації.....	9
2.2 Залізниця.....	15
2.3 Автомобільні дороги.....	22
2.4 Електроенергетика.....	26
2.5 Газ.....	31
2.6 Водопостачання та водовідведення.....	36
Додаток 1. Оцінка індикаторів інфраструктури.....	39
Додаток 2. Опис індикаторів інфраструктури.....	42
Додаток 3. Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (вересень 2007 р. – серпень 2008 р.).....	46

Вступне слово

Цей випуск є десятим виданням «Моніторингу інфраструктури України» (МІУ), який розроблено Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій на основі методології ЄБРР. Він містить дані про стан реструктуризації шести секторів інфраструктури в економіці України. Інформацію представлено у стандартизований спосіб, який дозволяє порівнювати зміни у відповідних галузях¹. Розглянуті показники є якісними та розділяються на три загальні категорії: (1) комерціалізація, (2) тарифна реформа, (3) регуляторний та інституційний розвиток. Двадцять один індикатор забезпечує економічний та стратегічний аналіз на різних рівнях узагальнення. Показники розроблено у спосіб, що відображає ситуацію щодо економічних реформ у кожному секторі на відповідний момент часу. Детальний опис методології, що застосовується при оцінці розвитку секторів інфраструктури, представлено у першому випуску МІУ.² Кілька незначних змін до неї було запропоновано у другому виданні з метою поліпшення динамічної послідовності та можливості міжгалузевого порівняння показників.

У першому розділі МІУ міститься стислий опис найважливіших змін, що відбулись протягом періоду з вересня 2007 р. по серпень 2008 р. Загальний аналіз регуляторної політики в українських галузях інфраструктури наведено у другому розділі. Деталізований аналіз реформ у кожному з шести секторів є не лише *ex post* дослідженням, але й представленням головних проблем, які потребують вирішення в майбутньому. Вивчення динаміки реформування кожного сектора інфраструктури доповнює кількісну оцінку та забезпечує широке бачення ситуації всередині різних галузей. У додатках представлено оцінки у формі таблиць та надано методологічні пояснення і детальні коментарі для кожного індикатора.

¹ Попередні випуски Моніторингу інфраструктури України можна завантажити з сайту Інституту (http://www.ier.kiev.ua/Ukraine/imu_ukr.cgi)

² МІУ №1, червень 2001 року, див. також Наукові матеріали №8 (http://www.ier.kiev.ua/Ukraine/IMU/Wp8_ukr.pdf).

1. Резюме

Індикатор у секторі **Телекомунікацій** зменшився з 2,53 до 2,46, що пояснюється втратою галузевим регулятором незалежності. Деяке зменшення політичного впливу на встановлення тарифів та виключення тарифів на міжміський і міжнародний фіксований зв'язок зі списку регульованих державою послуг було оцінене позитивно, однак така зміна не компенсує негативний вплив вище зазначеної події.

Індикатор у секторі **Залізниць** дещо знизився з 1,79 до 1,77. «Укрзалізниця» продовжує стикатися із обмеженнями у використанні свого прибутку та прийнятті інвестиційних рішень. Проект програми залізничних реформ, підготовлений урядом, який очолює Юлія Тимошенко, на щастя, ще не прийнято. Водночас, суперечка навколо регулятора в сфері транспорту демонструє небажання теперішнього Кабінету Міністрів створити справді незалежний орган для регулювання залізниць.

Індикатор у секторі **Доріг** зріс з 2,39 до 2,44. Цього року ми переглянули деякі субіндикатори для доріг. У період з вересня 2007 р. по серпень 2008 р. уряд зосередив увагу на питаннях розвитку дорожньої мережі та контролю за дотриманням стандартів безпеки у сфері автомобільного транспорту, що зумовлено підготовкою до чемпіонату Європи з футболу 2012 р. Однак збільшення індикаторів здебільшого пояснюється покращенням регулювання автомобільних перевезень.

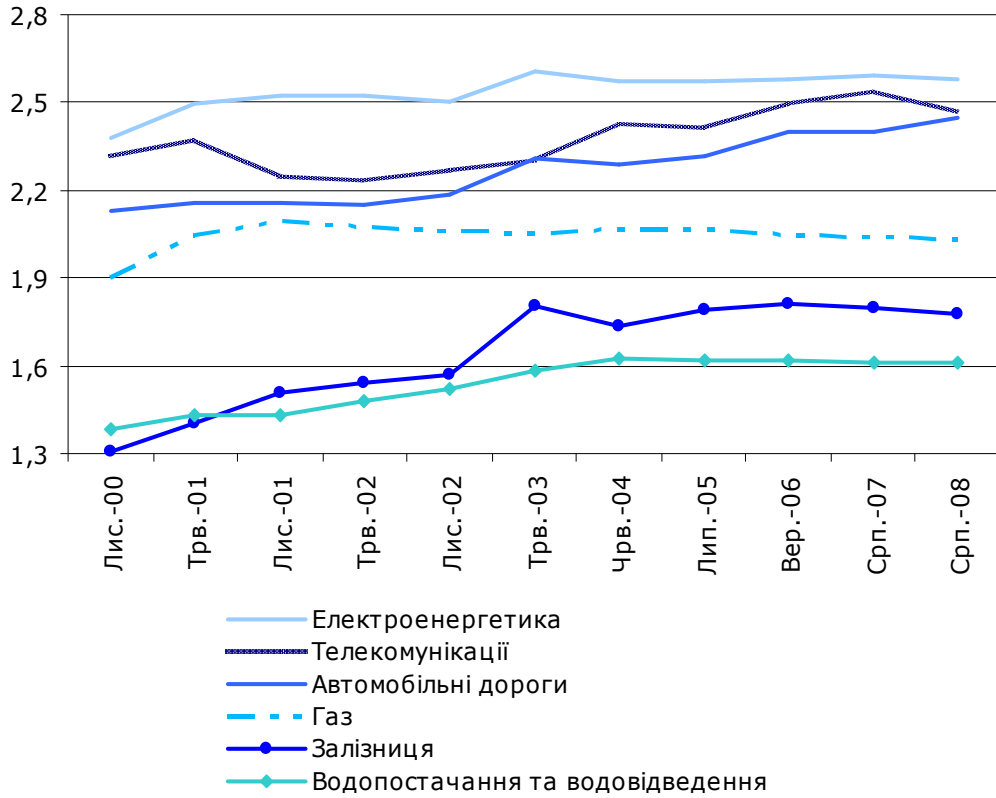
Загальний індикатор у секторі **Електроенергетики** знизився з 2,58 до 2,57. Уряд ухвалив план лібералізації електроенергетики. Деякі нерегуляторні зміни вплинули на обсяги і напрямки експорту електроенергії. Уряд не завершив план приведення тарифів до рівня, що покриває витрати.

Індикатор у секторі **Газопостачання** дещо знизився з 2,03 до 2,02. Було підписано декілька нових договорів про імпорт газу, що вплинули як на сектор газопостачання, так і на економіку країни в цілому. Цінова політика у секторі залишається економічно необґрунтованою.

Загальний індикатор для сектору **Водопостачання та водовідведення** не змінився і залишився на рівні 1,60.

Рисунок 1

Індикатори розвитку інфраструктури України, ІЕД



Джерело: власні розрахунки

2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, вересень 2007 р. – серпень 2008 р.

Вже вкотре розповідь про структурні зміни у шести інфраструктурних галузях України починається із набридлої вже фрази: «протягом року значних змін не відбулось». Більшість змін, що відбулись за період з вересня 2007 р. по серпень 2008 р., призвели до зменшення індексів розвитку окремих секторів. Галузі інфраструктури прискорили свою деградацію на фоні зростання попиту на їх послуги. Незважаючи на прийняття Концепції вдосконалення державного регулювання природних монополій, що передбачає обов'язкове створення незалежних регуляторів у галузях-природних монополіях, жодного нового регулятора створено не було. Держава продовжувала використовувати прибуткові інфраструктурні сектори (телекомунікації, залізницю, газо- та електропостачання) як дійних корів для фінансування своїх фіскальних зобов'язань, що постійно зростають. Фінансування ж «бідних» галузей, таких як водопостачання та водовідведення, залишається недостатнім. Необхідно зазначити, що стан основних фондів всіх галузей, як прибуткових, так і збиткових, є незадовільним, а в окремих випадках навіть небезпечним. Позитивні зміни спостерігались, в основному, у тарифоутворенні завдяки спробам привести тарифи до рівня повного покриття витрат.

У цьому випуску індекси було знижено для чотирьох з шести галузей. У **телекомунікаціях** зниження відбулось через політичну суперечку між Президентом та Кабінетом Міністрів за контроль над НКРЗ, що має бути незалежним від будь-якого політичного втручання. Деяке покращення у тарифоутворенні не змогло компенсувати негативний вплив конфлікту навколо НКРЗ.

Кабінет Міністрів, очолений Юлією Тимошенко, підготував новий проект програми реформування **залізниць**. Новий проект не тільки суперечить принципам раніше ухваленої Концепції реформування, а й зупиняє реформу як таку. Однак, ще є надія на те, що проект не буде схвалено. Головна причина зниження індексу у секторі залізниць – це обмеження, з якими зіткнулася Укрзалізниця, у прийнятті своїх інвестиційних рішень. Держава продовжує відраховувати значну частку прибутків Укрзалізниці до бюджету, що змушує її залучати дорожчі гроші для вирішення накопичених проблем зношення основних фондів та рухомого складу.

Підготовка до чемпіонату Європи з футболу у 2012 р. спричинила сплеск розмов і планів, але поки що не дій, у секторі **доріг**. Протягом періоду, що аналізуємо, уряд зосередив увагу на питаннях розширення мережі доріг та відповідності стандартів безпеки у сфері автомобільного транспорту. Індикатор для доріг трохи зріс тільки завдяки позитивним змінам у автомобільному транспорті.

Зміни у регулюванні сектора **електроенергетики** вплинули на обсяги та напрямки експорту електроенергії, але не вплинули на загальний індекс у секторі. Спроби продовжити приватизацію генеруючих компаній та створити вертикально інтегровану державну компанію у ядерній енергетиці провалились. КМУ ухвалив план лібералізації електроенергетики. Поки що реалізація цього плану не призвела до значних змін у секторі.

Було підписано ряд нових договорів про імпорт **газу**, що вплинули як на сектор газу, так і на економіку країни в цілому. Остання домовленість зафіксувала розподілення 80% імпортованого газу державним монополістом НАК «Нафтогаз України», що призвело до відновлення його позицій на ринку та має покращити фінансовий стан компанії. Постійне зростання ціни на імпортований газ впливає, в основному, на промислових споживачів. Ціна на газ для населення зростає дуже повільно і досі в майже 5 разів нижча за ціну для промисловості. Зростання ціни на газ стало стимулом для скорочення його споживання. Дивно, але ріст цін також призвів до скорочення видобування власного газу. Останнє є прямим наслідком неефективної політики уряду.

Водопостачання та водовідведення є найменш розвиненим сектором з шести. Протягом минулого року ситуація не змінилась. Незважаючи на окремі спроби місцевих управлінців покращити технічний та фінансовий стан підприємств шляхом підвищення тарифів, тарифи на послуги у багатьох містах України все ще не покривають витрат, перехресне субсидювання не зникає, борг з оплати послуг зростає.

Уряд не продовжує структурні реформи в інфраструктурних секторах через низку причин. По-перше, такі реформи часто призводять до підвищення цін на послуги першої необхідності, що протягом багатьох років були дешевими, або навіть безкоштовними. По-друге, позитивні результати реформ можна побачити тільки через п'ять і більше років. По-третє, в Україні досі немає загального бачення цілей та інструментів цих реформ серед посадових осіб, що визначають економічну політику, і це є найважливішою перешкодою реформ. Всі ці причини унеможливають проведення реформ в інфраструктурі для урядів, які часто змінюються.

Звичайно, немає сенсу очікувати проведення довготермінових, дорогих та непопулярних реформ в умовах постійної політичної кризи та урядів, що не перебувають при владі більше ніж рік. Однак потрібно пам'ятати, що чим пізніше почати структурні реформи в інфраструктурі, тим дорожчими, важчими та непопулярними вони будуть.

2.1 Телекомунікації

Сектор зв'язку швидко розвивається і демонструє високі темпи зростання протягом останніх років. За 2000-2006 рр. сукупний номінальний випуск послуг зв'язку значно зріс з 7 млн. грн. до 30 млн. грн. (див. табл. 1), що здебільшого було зумовлено зростанням попиту на послуги мобільного зв'язку та Інтернету на фоні стабільних цін на послуги.

Таблиця 1

Роль сектору зв'язку в економіці

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	
		8 965	11 587	14 26	19 703	24 956	30 309	
Випуск	млн. грн.			8				
	% сукупного випуску	2	2	2	2	2	2	
	% випуску послуг*	н/д	н/д	н/д	6	6	6	
Додана вартість	% ВВП		4	4	4	3	3	
	% випуску		69	67	63	54	53	
Структура доданої вартості:								
	Оплата праці	% доданої вартості сектора	36	36	34	29	32	36
	Валовий прибуток, змішаний доход	% доданої вартості сектора	56	52	56	65	58	54
	Податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт	% доданої вартості сектора	8	11	11	6	11	10
Зайнятість	тис. осіб	256	255	252	254	259	262	
	% загальної кількості зайнятих	2	2	2	2	2	2	
Середня заробітна плата	грн.	402	469	548	710	967	1 191	
Експорт	млн. грн.	499	475	443	665	2 407	2 940	
	% сукупного експорту	-	-	-	-	1	1	
	% випуску сектора	6	4	3	3	10	10	
Імпорт	млн. грн.	542	533	421	558	1 628	1 635	
	% сукупного імпорту	1	1	-	-	1	1	
	% випуску сектора	6	5	3	3	6	5	
Експорт/імпорт	індекс	1	1	1	1	2	2	

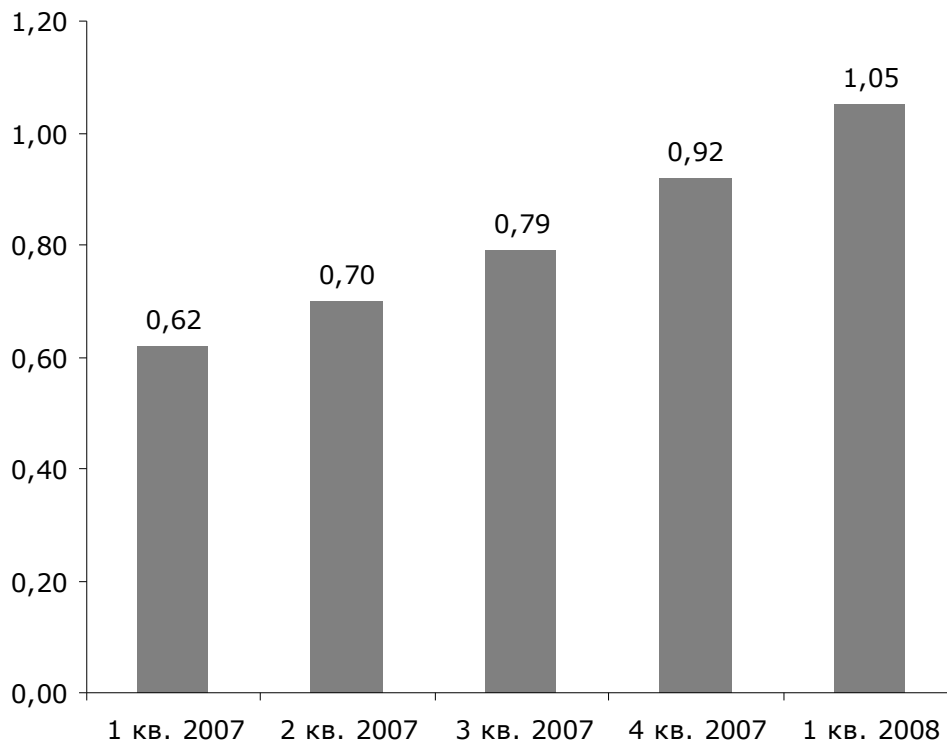
Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки

Примітки: * у т.ч. сектор будівництва
 н/д немає даних
 - менше за 0,5%

У 2007 р. сегменти Інтернету та мобільного зв'язку були найбільш динамічними серед секторів зв'язку із темпами зростання на рівні 130% дпр та 125% дпр, відповідно. У грудні 2007 р. кількість інтернет-користувачів³ досягла 6,2-6,4 млн. осіб на місяць (приблизно 13,5% населення України). Особливо швидко розвивався широкосмуговий доступ до Інтернет⁴, здебільшого за рахунок зростання кількості приватних абонентів (див. рис. 2). У 2007 р. найбільшими операторами з надання широкосмугового доступу були «Укртелеком» (205,0 тис. абонентів на 31 грудня 2007 р.), «Воля» (160,0 тис.), «Оптима-Фарлеп-ЦСС» (68,9 тис.), TeNet (23,0 тис.), «Голден Телеком» (18,5 тис.), Datagroup (16,5 тис.), «Фрегат» (12,5 тис.), IPNet (11,5)⁵.

Рисунок 2

Кількість абонентів широкосмугового доступу в Інтернет, млн. осіб.



Джерело: iKS-Consulting

Зростання сектору мобільного зв'язку здебільшого зумовлене зростанням доходів населення. Частка мобільного зв'язку у доходах від надання послуг зв'язку постійно зростає (див. рис. 3). Ринок послуг мобільного зв'язку характеризується жорсткою конкуренцією на фоні постійного

³ Користувачі, що зробили більше одного перегляду сторінки за місяць.

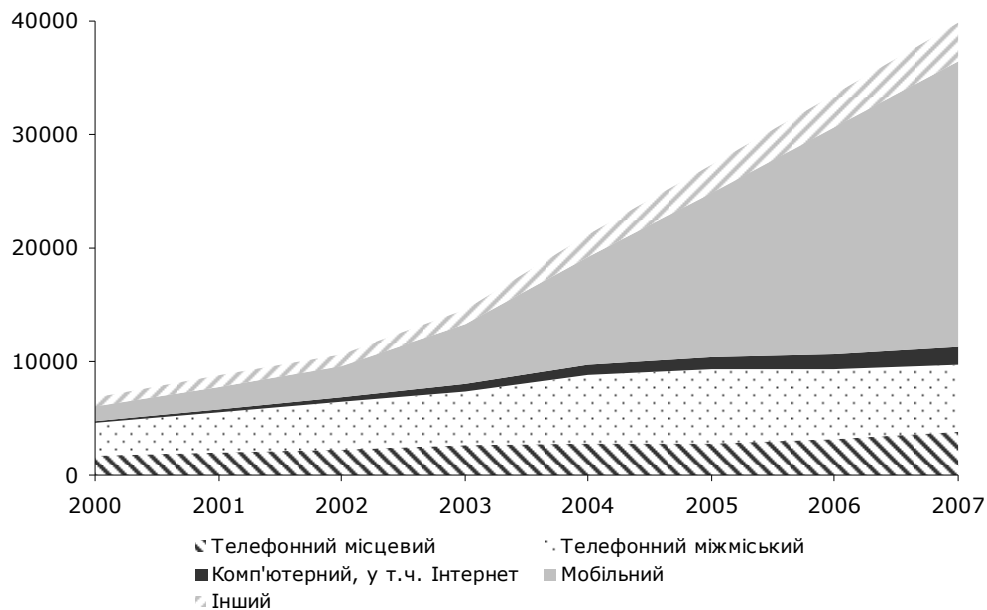
⁴ Високошвидкісний доступ до Інтернет, що зазвичай протиставляється dial-up доступу через модем.

⁵ iKS-Consulting.

зростання кількості абонентів як GSM, так і CDMA-операторів (див. табл. 2). Згідно з даними Держкомстату, у січні 2008 р. кількість абонентів досягла 55,6 млн., що перевищує кількість населення України, хоча реальний рівень проникнення становить близько 70%⁶. Серед ключових GSM-гравців є як вітчизняні, так і іноземні компанії: «Київстар», «МТС-Україна», «Астеліт» (TM Life:)), «УРС» (TM Beeline) та «Голден Телеком». Серед основних CDMA-операторів – «Велтон.Телеком», «ІТС», «Інтертелеком», «Телесистеми України» та «CST-Invest».

Рисунок 3

Доходи від послуг зв'язку, млн. грн.



Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки

На протипагу мобільному зв'язку ринок фіксованого зв'язку характеризується значно нижчим рівнем конкуренції. 76,3% ринку належить «Укртелекому». Наступними за часткою ринку фіксованого зв'язку є такі оператори: «Голден Телеком», «Фарлеп» та «Оптіма». Кількість абонентів фіксованого зв'язку також набагато менша і становить лише 12,1 млн. осіб. У листопаді 2007 р. «Укртелеком» розпочав надання послуг мобільного зв'язку третього покоління (3G)⁷ під торговою маркою Utel. Наразі існує чотири оператори, що пропонують послуги на базі

⁶ За даними НКРЗ.

⁷ 3G – це загальна назва для мереж або послуг третього покоління за визначенням IMT-2000. Міжнародні мобільні телекомунікації-2000 (IMT-2000) – це «сім'я стандартів» бездротового зв'язку третього покоління (3G), що визначені т.зв. Рекомендаціями Міжнародного союзу телекомунікацій, у яких пропонуються еволюційні/революційні шляхи переходу від основних існуючих стандартів мереж другого покоління (2G). Існує п'ять стандартів IMT-2000: IMT-TC (cdma2000); IMT-SC (EDGE); IMT-DS (W-CDMA (UMTS)); IMT-TC (TD-SCDMA/UTRA TDD) та IMT-FT (DECT). Технології третього покоління дозволяють операторам мереж пропонувати користувачам ширший перелік більш досконалих послуг (голосова телефонія, відео-дзвінки, широкопasmово бездротова передача даних) одночасно із розширенням місткості мережі завдяки покращенню використання радіочастотного ресурсу.

технологій 3G в Україні: «МТС-Україна», «Інтертелеком», «Телесистеми України» (ТМ PEOPLEnet) та «Укртелеком».

Таблиця 2

Абоненти мобільного зв'язку в Україні

	Кількість абонентів, 31 грудня 2007 р., млн. осіб	Зростання у 2007 р., %
Загальна кількість абонентів	55,59	13,01
«Київстар»	23,60	9,73
«МТС-Україна»	20,00	0,01
«Астеліт»	8,82	58,97
«УРС»	2,65	41,07
«Велтон.Телеком»	0,12	23,81
«ІТС»	0,12	92,43
«Інтертелеком»	0,11	202,36
«Телесистеми України»	0,09	н/д
«Голден Телеком»	0,04	-12,25
«CST-Invest»	0,03	117,59
«Українська хвиля»	0,01	-25,20
«Укртелеком»	0,01	н/д

Джерело: НКРЗ, iKS-Consulting

Примітка: н/д – немає даних

З 2005 р. сектор телекомунікацій регулюється Національною комісією з питань регулювання зв'язку (НКРЗ), яка, відповідно до законодавства, є незалежною. До того ж, існує ряд інших державних органів, що визначають державну політику галузі та підгалузей зв'язку. Державний департамент з питань зв'язку та інформатизації у Міністерстві транспорту та зв'язку (МТЗУ) відповідає за загальну державну політику у галузі. Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення – колегіальний орган, що здійснює нагляд та регулювання у сфері телебачення та радіомовлення.

2.1.1 Реформи, вересень 2007 р. – серпень 2008 р.

Період, що розглядається, характеризувався радше домінуванням політичної боротьби за контроль над НКРЗ, аніж структурними змінами.

НКРЗ не вдавалося здійснювати регулювання ринку зв'язку протягом спостережуваного періоду. Суперечки навколо її правового статусу та підпорядкування, що розпочалися у серпні 2007 р., не були розв'язані і врешті-решт підірвали її формальну автономію. Спочатку новий уряд, який очолила Ю.Тимошенко, відмінив ряд постанов⁸, дія яких була ще раніше зупинена відповідним указом Президента⁹. Зокрема йдеться про постанову щодо перепідпорядкування НКРЗ Кабінету Міністрів України¹⁰, що створювала передумови для урядового втручання в діяльність регулятора.

⁸ Постанова КМУ «Про скасування актів Кабінету Міністрів України, дію яких зупинено указами Президента України», №1403 від 24.12.2007.

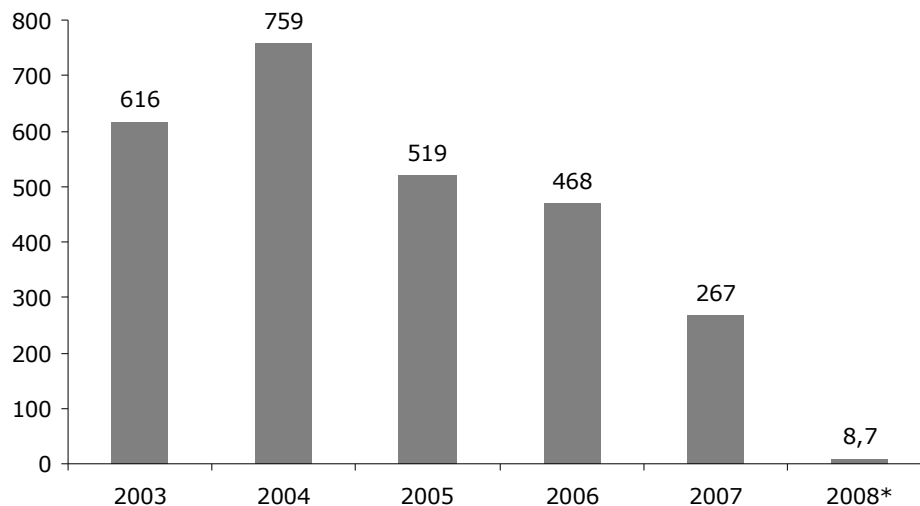
⁹ Указ Президента України «Про зупинення дії постанов Кабінету Міністрів України від 21 березня 2007 року N 482, N 483, від 25 липня 2007 року N 971 та розпоряджень Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 року N 294-р, від 23 травня 2007 року N 331-р», №708/2007 від 15.08.2007.

¹⁰ Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Національну комісію з питань регулювання зв'язку України», №971 від 25.07.2007.

Очікувалося, що припинення процедури перепідпорядкування НКРЗ призведе до більшої стабільності та незалежності регулятора. Однак пізніше суперечка за контроль над НКРЗ, а саме за право КМУ призначати її членів, відновилася. Наприкінці травня 2008 р. уряд призначив нових голову та членів регулятора¹¹. Президент зупинив дію цього рішення у червні 2008 р.¹² Як результат, невизначеність щодо членів НКРЗ поглибилася, що вкрай негативно відбивається на ефективності регулятора і, таким чином, сектора телекомунікацій¹³. Тому індикатор «незалежність регуляторного органу, відокремлення від політичного впливу» був зменшений з 2,7 до 2,3.

Рисунок 4

Чистий прибуток «Укртелекому», млн. грн.



* Очікується

Джерело: «Укртелеком»

Протягом вересня 2007 р. – серпня 2008 р. відбулися деякі зміни у встановленні тарифів на послуги зв'язку. НКРЗ підвищила граничні тарифи на загальнодоступні (універсальні) послуги поштового зв'язку¹⁴. Також вона планує підняти граничні тарифи на загальнодоступні послуги зв'язку¹⁵. Необхідність таких кроків пояснюється низьким рівнем покриття тарифами витрат та потребою адаптуватися до зростання цін на ресурси. Так, у 2008 р. «Укртелеком» очікує отримати значно нижчий прибуток (див. рис. 4), що зменшить його ринкову вартість.

¹¹ Постанова КМУ «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2007 р. N 1403» №490 від 28.05.2008

¹² Указ Президента України №534/2008 від 10.06.2008

¹³ НКРЗ не може здійснювати свої регуляторні функції відповідним чином, зокрема видавати ліцензії, встановлювати стандарти, здійснювати нагляд тощо. До того ж, зростання доходів галузі сповільнилося зі 144% дпр у 2004 р. до 119% дпр у 2007 р.

¹⁴ Рішення НКРЗ «Про розгляд проекту Граничних тарифів на універсальні послуги поштового зв'язку», №1025 від 7.12.2007.

¹⁵ Рішення НКРЗ «Про розгляд Граничних тарифів на загальнодоступні телекомунікаційні послуги», №1038 від 13.12.2007.

У червні 2008 р. НКРЗ виключила тарифи на міжміський та міжнародний фіксований зв'язок із списку регульованих державою послуг¹⁶, що зменшило політичний вплив на тарифи. Індикатор «політичні міркування чи регуляторний орган» було підвищено з 2,3 до 2,7.

У 2007 р. Концерн радіомовлення, радіозв'язку та телебачення, основний оператор ефірних мереж телерадіомовлення України, розгорнув окремі фрагменти мережі цифрового телерадіомовлення у Житомирській та Київській областях. Ці зусилля були здійснені в рамках підготовки України до впровадження цифрового мовлення відповідно до Угоди «Женева-2006»¹⁷. Цифрові технології забезпечать високу якість послуг та ефективність використання радіочастотного ресурсу, який зараз є дефіцитним. На сьогодні, Україна отримала смугу частот для їх впровадження. Водночас, сигнали аналогового та цифрового зв'язку заважають один одному, тому необхідно зменшувати кількість аналогових передач та згодом припинити їх. Такий процес потребує перехідного періоду, який, відповідно до угоди «Женева-2006», триватиме до червня 2015 р. Цей період вважають досить коротким, оскільки пошук коштів для інвестицій та конверсії, організація процесу переходу, інформування всіх зацікавлених сторін, забезпечення прозорого інституційного середовища та інші заходи потребують багато часу. Насамперед українським урядовцям слід негайно розробити Державну програму впровадження цифрового телерадіомовлення¹⁸.

У підсумку, індикатор телекомунікаційного сектору зменшився з 2,53 до 2,46, що здебільшого спричинено погіршенням регуляторного та інституційного середовища через зростання політичного впливу на регулятор.

2.1.2 Необхідні реформи в майбутньому

Збільшення попиту на сучасні телекомунікаційні послуги сприяє зростанню випуску сектору та приваблює нових гравців. Отже, потрібно забезпечити правила чесної конкуренції та вільний вхід/вихід на ринку. На сьогодні надзвичайно важливо відновити та підтримати незалежність НКРЗ. Ключова роль у цьому процесі належить уряду та Президенту України. Вони повинні усвідомити, що необхідно досягти компромісу щодо статусу НКРЗ та відмовитися від спокуси втручання та перегляду її рішень у майбутньому. Окрім цього, потрібно прийняти остаточне рішення з приводу приватизації «Укртелекому» та конкурсних умов. Це – найбільш нагальні зміни, потрібні сектору.

¹⁶ Рішення НКРЗ «Про затвердження Граничних тарифів на загальнодоступні телекомунікаційні послуги», №1058 від 10.06.2008.

¹⁷ Україна підписала Угоду «Женева-2006», що встановлює план розподілу частот для передачі сигналу у форматах DVB-T та T-DAB у діапазоні III (174-230 МГц) та DVB-T у діапазонах IV/V (470-862 МГц).

¹⁸ 28 листопада 2007 р. Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення схвалила проект Державної програми впровадження цифрового телерадіомовлення в Україні. Однак, МТЗУ підготувало альтернативний проект програми, який спричинив суперечки, що перешкоджають розвитку цифрового телебачення в Україні.

2.2 Залізниця

Транспорт є одним з основних інфраструктурних секторів, від розвитку якого залежить економіка в цілому. У 2006 р. його частка в сукупному випуску склала 6%, у випуску сектору послуг - 15%. Найбільша частка доданої вартості була розподілена на оплату праці (56%), а найменша (9%) – на чисті податки (див. табл. 3). Залізничний транспорт є основним видом транспорту. У 2007 р. він забезпечував 53% загального вантажообороту та 37% загального пасажирообороту.

Таблиця 3

Роль транспортного сектору в економіці

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Випуск	млн. грн.	35 520	38 353	49 155	59 554	70 342	82 096	
	% сукупного випуску	7	7	7	7	6	6	
	% випуску послуг*	н/д	н/д	н/д	17	16	15	
Додана вартість	% ВВП		10	11	10	9	8	
	% випуску		59	59	58	54	54	
Структура доданої вартості:								
	Оплата праці	% доданої вартості сектора	38	50	47	39	51	56
	Валовий прибуток, змішаний дохід	% доданої вартості сектора	47	40	44	50	40	35
	Податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт	% доданої вартості сектора	16	11	10	11	9	9
Зайнятість	тис. осіб		759	742	719	733	730	
	% загальної кількості зайнятих	6	6	6	6	6	6	
Середня заробітна плата	грн.		573	685	843	1 057	1 328	
Експорт	млн. грн.	15 903	18 576	20 008	23 189	25 526	29 855	
	% сукупного експорту	14	15	13	11	11	12	
	% випуску сектора	45	48	41	39	36	36	
Імпорт	млн. грн.	2 196	3 469	4 805	11 226	12 684	18 405	
	% сукупного імпорту	2	3	3	6	6	7	
	% випуску сектора	6	9	10	19	18	22	
Експорт/імпорт	індекс		5	4	2	2	2	

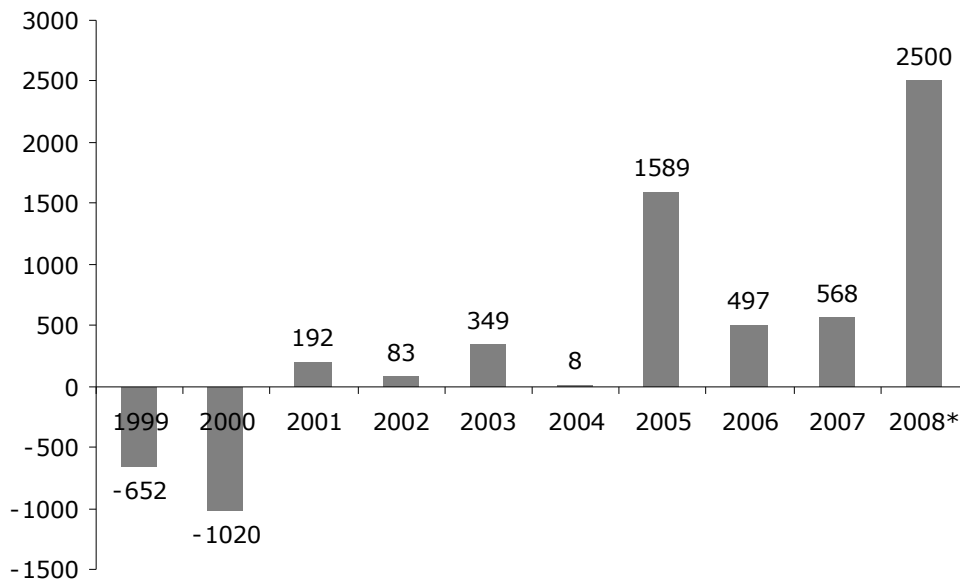
Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки

Примітки: * у т.ч. сектор будівництва
 н/д немає даних
 - менше за 0,5%

Залізничні перевезення в Україні монополізовані державними залізницями. Шість регіональних залізниць контролюються Державною адміністрацією залізничного транспорту (Укрзалізниця), що інтегрована у Міністерство транспорту та зв'язку України. Операції, пов'язані з колійним господарством, пасажирськими та вантажними перевезеннями значною мірою поєднані. «Укрзалізниця» (УЗ) також є власником допоміжних залізничних підприємств та досить значної соціальної інфраструктури. У 2007 р. чистий прибуток «Укрзалізниці» склав 568,3 млн. грн. (див. рис. 5), що порівнянний із 2006 р. (497,2 млн. грн.), але значно менший за 2005 р. (1,6 млрд. грн.). Зміни минулого року можуть бути пояснені зростанням собівартості надання послуг, зокрема витратами на підтримання застарілого обладнання. У 2008 р. планується отримати 2,5 млрд. грн. чистого прибутку.

Рисунок 5

Чистий прибуток «Укрзалізниці», млн. грн.



* Передбачено у фінансовому плані УЗ

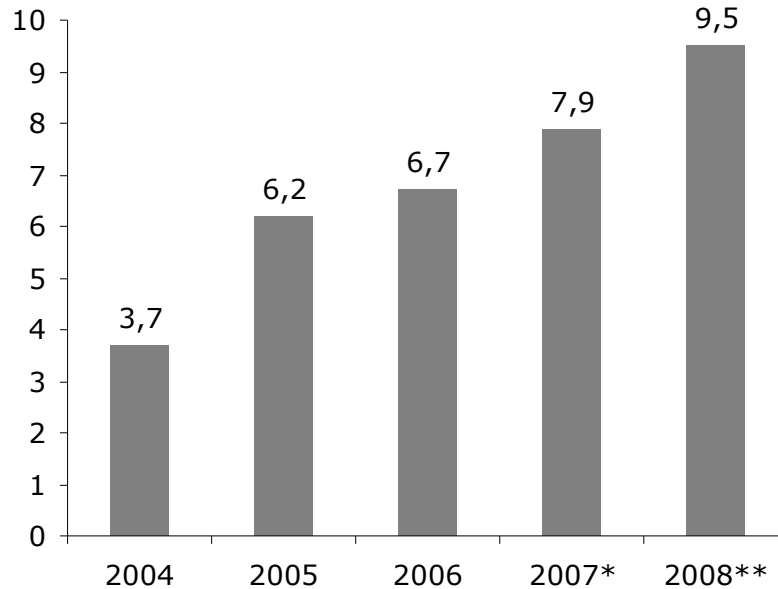
Джерело: МТЗУ

2.2.1 Реформи, вересень 2007 р. – серпень 2008 р.

Протягом періоду, що аналізується, нагальні реформи у секторі залізниць були відкладені. Відбулися лише незначні зміни у тарифоутворенні та модернізації основних засобів українських залізниць. Держава не розпочала реформи Укрзалізниці, задекларовані раніше. Уряд відновив практику використання залізниць у якості «дійної корови» для виконання своїх фіскальних зобов'язань (див. рис. 6).

Рисунок 6

Платежі «Укрзалізниці» до бюджетів усіх рівнів, млрд. грн.



* Оцінка на основі фінансового плану УЗ (2007)

** Очікування на основі фінансового плану УЗ (2008)

Джерело: МТЗУ

За період, що розглядається, МТЗУ не запропонувало остаточну версію Державної програми реформування залізничного транспорту України, хоча Концепція реформ у секторі була прийнята ще у 2006 р.¹⁹ Концепція²⁰ відповідає сучасним підходам до реформування природних монополій та розвитку залізниць. Однак поточний проект Програми²¹ повністю викривлює дух попередньо запропонованих реформ у секторі залізниць. Проект передбачає відокремити регуляторну діяльність держави від господарської діяльності залізниць шляхом створення Державного департаменту залізничного транспорту України у структурі МТЗУ, автономного від УЗ. Планується створити державне підприємство «Українські залізниці», яке об'єднає всі регіональні залізниці та допоміжні підприємства і буде єдиним національним залізничним перевізником вантажів та пасажирів, що централізує і посилить владу монополіста. На жаль, у проекті Програми не пропонується провести вертикальне розмежування, відокремити вантажні та пасажирські перевезення в самостійні підприємства, забезпечити ринковий механізм відбору постачальників послуг через вільний вхід та вихід. За таких квазіреформ звичайно буде неможливо досягти задекларованих цілей, таких як

¹⁹ Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту», №651-р від 27.12.2006.

²⁰ Див. деталі Концепції в Моніторингу інфраструктури України, №9// http://www.ier.kiev.ua/Ukraine/imu_ukr.cgi

²¹ Проект Державної програми реформування залізничного транспорту України (підготовлений урядом Ю.Тимошенко)// http://www.mtu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=92353&cat_id=45922

посилення конкуренції, підвищення ролі приватного сектору та зростання інвестицій у залізничну галузь. Ми не змінили індикатори, оскільки запропонований проект Програми ще не було прийнято.

Зміна урядів в Україні протягом 2007 р. супроводжувалась зміною поглядів чиновників на проблему незалежного регуляторного органу у сфері залізничного транспорту. Ряд помітних транспортних аварій минулого року загострив ситуацію у секторі і змусив Президента та Національну раду безпеки і оборони України зобов'язати уряд створити незалежний регуляторний орган у галузі²². У березні 2008 р. КМУ підготував проект Закону України «Про Національну комісію регулювання транспорту України»²³. У ньому УЗ та МТЗУ позбавляються функцій регулювання сектору і встановлення тарифів. Ці функції мали б передаватись спеціальному органу, відповідальному за регулювання транспортних галузей. МТЗУ та УЗ виступили проти цих намірів уряду²⁴. Більш того, Міністерство активно намагалось блокувати створення незалежного регулятора. У червні 2008 р. воно ініціювало створення дорадчого органу в Міністерстві - Комісії з тарифного регулювання на залізничному транспорті²⁵. Індикатор «політичні міркування чи регуляторний орган» було знижено з 1,7 до 1,3.

МТЗУ також веде боротьбу за можливість втручатися у діяльність Укрзалізниці. У квітні 2008 р. Міністерство намагалось централізувати управління та контроль над більшістю державних транспортних підприємств, зокрема в залізничній галузі²⁶, але у червні відповідний наказ МТЗУ був оскаржений в суді²⁷. Індикатор «децентралізація» було зменшено з 2,0 до 1,7.

У березні 2008 р. Укрзалізниця презентувала Комплексну програму оновлення рухомого складу України на 2008-2020 рр.²⁸ Згідно з програмою УЗ планує інвестувати приблизно 130 млрд. грн. у рухомий склад, 75-80% якого зараз зношено²⁹. Таким чином, УЗ потребує щонайменше 10 млрд. грн. щорічно, щоб змінити поточну ситуацію, яка стримує зростання національної економіки та загрожує безпеці в секторі залізничного транспорту (див. табл. 4). Однак досі УЗ не досягла значних успіхів у

²² Рішення Ради національної безпеки і оборони України «Про стан керівництва транспортною галуззю» від 04.09.2007; Укази Президента України №824/2007 від 06.09.2007 та №921/2007 від 24.09.2007.

²³ Міністерство економіки України// http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=114314&cat_id=32862

²⁴ Відкритий лист щодо Національної комісії регулювання транспорту від 21.03.2008// http://www.mtu.gov.ua/control/uk/publish/article;jsessionid=CD0480DBC5E460447219008784514479?art_id=85991

²⁵ Прес-служба МТЗУ, 02.06.2008// http://www.mtu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=91447&cat_id=34595

²⁶ Наказ МТЗУ «Про внесення змін до переліків підприємств, установ та організацій, що входять до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України» №463 від 18.04.2008 (втратив чинність)// http://www.uz.gov.ua/?m=all.work.menu_nakazMTU180408&lng=ru

²⁷ Постанова Окружного адміністративного суду м. Києва №5/280 від 11.06.2008// <http://uzinfo.net/ru/press/3065>

²⁸ Прес-служба УЗ// http://www.uz.gov.ua/index.php?m=services.transcargo.calcvalue&f=Doc.View&p=news_3021.0.news&lng=ru

²⁹ Прес-служба МТЗУ, 07,03,2008// http://www.mtu.gov.ua/control/uk/publish/article;jsessionid=3F96F326E32C93E74858B9E0862AE7BE?art_id=84911

заміні застарілого обладнання³⁰. Однією з причин є те, що більшість машинобудівних заводів не мають вільних потужностей, оскільки вони завантажені замовленнями російських («РЖД») та казахстанських («Темір Жоли») залізниць, що розпочали свої програми модернізації раніше. Інша причина – нестача коштів на фоні зростання цін.

Нестача власних коштів примусила УЗ залучати гроші на фінансовому ринку. У 2007 р. УЗ отримала 550 млн. дол. США синдикованого кредиту від Barclays Capital Bank на оновлення рухомого складу та завершення будівництва мосту через р. Дніпро. Наразі на розгляді перебуває проект ЄБРР з оновлення рухомого складу вартістю 385 млн. дол. США. Також зростання ціни вагонів спонукало керівництво УЗ звернутися до Кабінету Міністрів з проханням дозволити залучити більше кредитів під державні гарантії³¹. Таким чином, УЗ змушена залучати більш дорогі кошти на ринку капіталу замість того, щоб реінвестувати власні прибутки, значна частка яких спрямовується до бюджету. Індикатор «планування діяльності природної монополії та прийняття інвестиційних рішень» було знижено з 2,3 до 2,0.

Таблиця 4

Потреба УЗ в капітальних інвестиціях, млрд. грн.

	2006	2007	2008 (план на 24 жовтня 2007)	2008 (план на 19 листопада 2007)	2008 (фінансовий план)	Січень-березень 2008 (факт)
Капітальні інвестиції	4,5	10,1	16,3	19,7	10,033	1,7
У т.ч. інвестиції в оновлення рухомого складу	1,0	4,4 (січень-вересень)	11,0	12,7	6,235	0,7

Джерело: МТЗУ

Тарифи на залізничні послуги змінювалися протягом спостережуваного періоду. Дискримінація тарифів на вантажні перевезення в різних напрямках була ліквідована у відповідності із зобов'язаннями зі вступу до СОТ. УЗ встановила рівні транзитні ставки на залізничні перевезення з 1 квітня 2008 р.³² Новий Збірник тарифів на вантажні залізничні перевезення так і не був прийнятий.

Поступова індексація вантажних тарифів, розпочата у травні 2007 р.³³, мала наслідком зростання вантажних тарифів на 20,6% за 2007 р. У січні 2008 р. МТЗУ підвищило вантажні тарифи знову; вони зросли на 12% у лютому, на 17% - у квітні, на 3% - у липні³⁴ та на 6,5% у серпні³⁵; подальше зростання передбачене на жовтень (9,5%).

³⁰ Наприклад, згідно з інформацією МТЗУ УЗ потребує 6-8 тис. напіввагонів щорічно. Але у 2006 р. вона закупила 353 шт., у 2007 р. – 2100 шт., у січні-червні 2008 р. – 379 шт.

³¹ Прес-служба УЗ, 18.07.2008//

http://uz.gov.ua/index.php?m=info.news&f=Doc.View&p=news_3267.0.news&lng=uk

³² Прес-служба УЗ // http://www.uz.gov.ua/index.php?f=Doc.View&p=news_3179.0.news

³³ Наказ МТЗУ №402 від 15.05.2007: базові ставки було підвищено на 3% у червні, липні та серпні, на 2% - у вересні, жовтні, листопаді та грудні 2007 р.

³⁴ Наказ МТЗУ №43 від 17.01.2008.

³⁵ Наказ МТЗУ №955 від 30.07.2008.

УЗ також підвищила плату за вантажні вагони у залежності від тривалості користування ними (на 9,36-216,67%)³⁶, оскільки УЗ відчуває нестачу вантажних вагонів. Водночас, Міністерство знизило розмір знижок для вантажних відправників із своїми власними вагонами з 15-51% до 15-36%³⁷. Зростання тарифів на фоні відсутності вантажних вагонів призводить до подальшої переорієнтації транспортних потоків (див. табл. 5), що у свою чергу призводить до погіршення якості автомобільних доріг та негативно впливає на довкілля.

У 2007 р. збитки від пасажирських перевезень значно зросли: у 2007 р. вони склали 4,0 млрд. грн., що на 1,3 млрд. грн. більше, ніж у 2006 р. Тому в 2008 р. МТЗУ продовжило підвищувати тарифи на пасажирські залізничні перевезення. Починаючи з січня 2008 р. тарифи зросли на 25% дпр.³⁸ У квітні тарифи в напрямку країн СНД та Балтії зросли на 5%³⁹. У червні⁴⁰ та серпні⁴¹ тарифи на внутрішні перевезення були підвищені на 5% кожного разу.

Таблиця 5

Весь транспорт, частки за видами транспорту, %

	залізничний	автомобільний	морський	річковий	повітряний
Вантажооборот, на основі показника у тонно-кілометрах*					
2000	83,6	9,3	4,2	2,9	0,0
2001	84,6	8,8	4,8	1,8	0,0
2002	85,0	9,1	3,9	1,9	0,2
2003	85,1	9,2	3,7	1,8	0,2
2004	84,2	10,4	3,4	2,0	0,1
2005	81,3	12,8	3,5	2,3	0,1
2006	80,2	13,5	4,0	2,1	0,1
Пасажирооборот, на основі показника у пасажиро-кілометрах**					
2000	62,9	35,0	0,1	0,0	2,1
2001	60,2	37,5	0,0	0,1	2,2
2002	56,8	40,3	0,0	0,1	2,8
2003	54,5	41,5	0,0	0,1	3,9
2004	49,3	45,3	0,1	0,0	5,3
2005	47,3	47,1	0,1	0,0	5,5
2006	46,0	46,7	0,1	0,0	7,2

Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки

Примітки: * виключаючи трубопровідний транспорт
 ** виключаючи міський електротранспорт

Підвищення тарифів показало, що уряд віддає перевагу зменшенню збитків від перевезень пасажирів, а не стримуванню інфляції через збереження низьких регульованих цін. Оскільки тепер тарифи більше покривають собівартість перевезень, індикатор «цінова політика природної монополії» був дещо підвищений з 2,3 до 2,7. Однак проблему економічного обґрунтування та прозорості тарифоутворення досі не вирішено.

³⁶ Наказ МТЗУ №818 від 07.07.2008.

³⁷ Наказ МТЗУ №43 від 17.01.2008.

³⁸ Наказ МТЗУ №977 від 29.10.2007.

³⁹ Наказ МТЗУ №306 від 19.03.2008.

⁴⁰ Наказ МТЗУ №533 від 13.05.2008 (втратив чинність).

⁴¹ Наказ МТЗУ №913 від 22.07.2008.

Загальний індикатор для залізниць зменшився з 1,79 до 1,77 здебільшого через затримки у реформуванні та постійне втручання уряду у господарську діяльність залізниць.

2.2.2 Необхідні реформи в майбутньому

Реформи у секторі залізниць досі нереалізовані, і рекомендації попередніх випусків МІУ стосовно створення незалежного регулятора та процедури встановлення тарифів досі актуальні. Передусім, необхідно завершити розмежування державної регуляторної функції та господарської діяльності УЗ. По-друге, «Укрзалізниця» повинна бути перетворена в Державну акціонерну компанію. По-третє, уряду слід розмежувати різні сегменти ринку залізничних перевезень: власне бізнес перевезень від допоміжного; інфраструктурні операції від перевізного процесу; пасажирські й вантажні сегменти.

2.3 Автомобільні дороги

Ремонтом та будівництвом доріг в Україні займається ДАК «Автомобільні дороги України», яка має у своєму складі 32 дочірніх підприємства та 12 підприємств спеціального призначення. Урядовий департамент – Державна служба автомобільних доріг України «Укравтодор» – управляє «Автомобільними дорогами України». До функцій «Укравтодору» також належать розширення мережі доріг та регулювання. «Укравтодор» управляє 169,4 тис. км доріг, 20,1 тис. км з яких – дороги загальнодержавного значення, а 149,3 тис. км – місцевого. Вони експлуатуються та фінансуються з Державного дорожнього фонду України, що формується за рахунок надходжень від ввізного мита та акцизного збору на нафтопродукти, транспортні засоби, і з територіальних дорожніх фондів, що фінансуються за рахунок податку з власників транспортних засобів.

Державний департамент автомобільного транспорту («Укравтотранс») забезпечує надання, розвиток та регулювання послуг автомобільного транспорту й інфраструктури (здебільшого автобусні станції) на конкурентних засадах. Він відповідає за державну політику у сфері автомобільного транспорту, відкриття та ліцензування маршрутів тощо. До того ж, у 2004 р. у структурі МТЗУ було створено спеціальний орган з контролю безпеки на автомобільному транспорті – Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті (Головавтоінспекція). Її функції включають перевірку транспортних засобів, моніторинг стану сектору, ліцензування автомобільних перевізників, розробку стандартів безпеки тощо. Однак у 2008 р. уряд розпочав реорганізацію цих двох органів в Державну адміністрацію автомобільного транспорту⁴².

2.3.1 Реформи, вересень 2007 р. – серпень 2008 р.

Впродовж періоду вересень 2007 р. – серпень 2008 р. основними цілями КМУ у секторі були розвиток дорожньої мережі і приведення у відповідність стандартів безпеки у сфері автомобільного транспорту в рамках підготовки до чемпіонату Європи з футболу 2012 р.

Традиційно основними проблемами сектору є питання експлуатації та стабільного розвитку мережі доріг. Протягом періоду, що розглядається, уряд не працював активно над пошуком шляхів залучення приватних інвестицій у ремонт, реконструкцію та будівництво доріг через механізми державно-приватного партнерства (ДПП). Два проекти законів⁴³, що були розроблені раніше і передбачали створення необхідних інституційних та правових основ для ДПП, не були прийняті. Тому основним джерелом фінансування будівництва та ремонту доріг залишаються трансферти з бюджету та кредити під державні гарантії, що створює додаткове боргове навантаження на Державний бюджет (див. табл. 6). Несподіваним є той факт, що збільшення фінансування не призвело до зростання обсягів

⁴² Постанова КМУ «Питання державного управління в галузі автомобільного транспорту» №681 від 23.07.2008.

⁴³ Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» №0918 від 11.11.2007; проект Закону України «Про загальні засади розвитку державно - приватного партнерства в Україні»// http://www.me.gov.ua/file/link/121706/file/Arv12_09_08.doc

виконуваних дорожніх робіт (див. рис. 7), що явно свідчить про неефективне та навіть нецільове використання коштів. За умов незадовільного стану українських доріг та необхідності готуватися до чемпіонату Європи з футболу 2012 р. навряд чи можна сперечатися про те, що дорожня інфраструктура потребує додаткового фінансування для ремонту та розширення. Однак ефективність запланованих проектів значною мірою залежить від того, як прозоро будуть використовуватися кошти. Отже, індикатор «рівень субсидій» було знижено з 1,7 до 1,3.

Таблиця 6

Державне фінансування дорожнього сектору, млн. грн.

		Керівництво та управління у сфері будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг	Розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування	Погашення зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію КМУ на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування
2004	план	2,46	5 294,12	0,00
	факт	2,21	5 275,88	0,00
2005	план	4,44	3 506,00	248,57
	факт	4,41	3 303,17	248,57
2006	план	6,78	5 822,51	649,04
	факт	6,68	5 821,67	645,48
2007	план	7,51	10 020,80	1 063,81
	факт	7,49	9 878,46	993,08
2008	затверджений бюджет	11,03	7 853,45	1 603,73

Джерело: Державний бюджет 2008⁴⁴, Звіти Державного казначейства України про виконання Державного бюджету

Диспропорції в розподілі Дорожнього фонду між місцевими та центральними органами призвели до вкрай незадовільного стану доріг. Уряд зробив спробу покращити їх фінансування, передавши деякі комунальні дороги під юрисдикцію Укравтодору⁴⁵, що не змінило ситуацію в цілому. Президент доручив уряду реформувати регулювання дорожнього сектору⁴⁶. МТЗУ розробило та схвалило Концепцію Державної програми реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування⁴⁷. Відповідно до Концепції, реформа управління дорожнім господарством буде поступовою і триватиме 4 роки. На першому етапі (2008-2009 рр.) планується підготувати необхідні законодавчі засади для реформ. На другому етапі (2009-2010 рр.) передбачено розмежувати управління загальнодержавними та місцевими дорогами, тобто передати місцеві дороги і об'їздові місцевій владі. На третьому етапі (2011 р.) буде ліквідовано ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України». У цілому,

⁴⁴ Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України» №341-VI від 31.07.2008.

⁴⁵ Розпорядження КМУ «Про передачу проїзної частини автомобільних доріг у державну власність» №735-р від 11.09.2007.

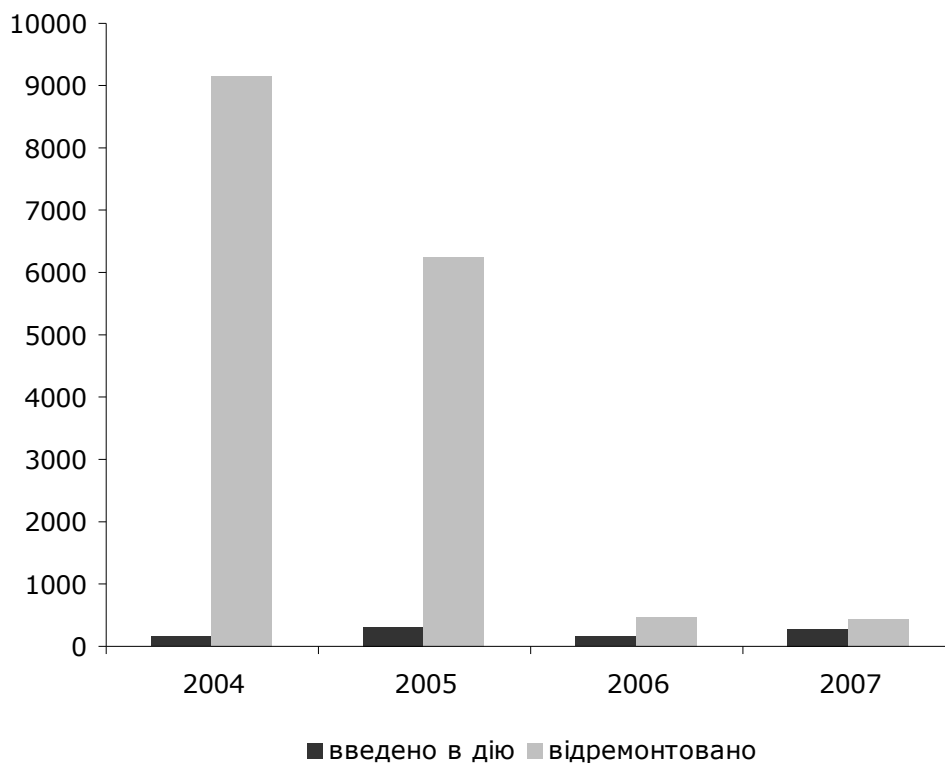
⁴⁶ Указ Президента України «Про деякі заходи щодо розвитку автомобільних доріг в Україні» №62/2008 від 29.01.2008.

⁴⁷ Наказ МТЗУ №806 від 03.07.2008.

Концепція передбачає значне покращення в управлінні дорожнім сектором, що, швидше за все, забезпечить кращі умови фінансування та експлуатації доріг загальнодержавного і місцевого значення. Однак здійснення цих нагальних реформ залежить від подальших зусиль уряду з їх запровадження, а також від здатності місцевої влади діяти прозоро. Поки що ні індикатори комерціалізації і приватизації, ні індикатори регуляторного й інституційного розвитку не були змінені.

Рисунок 7

Обсяги виконаних дорожніх робіт, км



Джерело: Укравтодор

У вересні 2007 р. КМУ прийняв нові Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту⁴⁸ для того, щоб привести їх у відповідність до Закону України «Про автомобільний транспорт», адаптований до норм ЄС⁴⁹. Так, нові правила спрямовані на попередження нелегальних автомобільних перевезень шляхом посилення контролю за нерегулярними перевезеннями. Пізніше МТЗУ затвердило нові правила ліцензування пасажирських та вантажних автоперевізників⁵⁰ та порядок

⁴⁸ Постанова КМУ «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» №1184 від 26.09.2007

⁴⁹ Закон України «Про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт"» №3492-IV від 23.02.2006

⁵⁰ Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту та зв'язку України №9/119 від 01.02.2008

контролю за їх дотриманням⁵¹. Зокрема, правила ліцензування стали однаковими як для автоперевізників, так і для таксі. Також орган ліцензування (Головавтоотрансінспекція) отримав додаткові повноваження з контролю⁵². Тепер він може здійснювати досудові розслідування аварій та порушень законодавства про автомобільний транспорт і притягувати перевізників до адміністративної відповідальності.

Що стосується міжнародних автоперевізників, то МТЗУ намагалося на прозорій основі розподілити обмежену кількість дозволів ЄКМТ⁵³ для вантажних автомобілів, що відповідають вимогам ЄС з безпеки⁵⁴. Воно зменшило ціну дозволів ЄКМТ та розмір їх резерву. У цілому, очікується, що ринок автомобільних перевезень буде більш структурований, рівень безпеки зросте, а доступ до дорожньої інфраструктури покращений. Як результат, індикатор «регулювання доступу до мереж» було підвищено з 3,0 до 3,3.

Беручи до уваги урядові зусилля, спрямовані на забезпечення безпечних автомобільних перевезень за справедливою ціною, що покривала б витрати, загальний індикатор для сектору автомобільних доріг було підвищено з 2,39 до 2,44.

2.3.2 Необхідні реформи в майбутньому

Ефективність ремонту та будівництва автомобільних доріг залишається низькою. Для того, щоб її підвищити, потрібно здійснити хоча б деякі кроки. По-перше, регуляторні та управлінські функції в дорожньому секторі потрібно розділити. По-друге, конкуренцію в секторі слід посилити через збільшення приватної участі, тому мають бути законодавчо дозволені й запроваджені різні форми ДПП. По-третє, ремонт та розширення мережі доріг місцевого значення повинні здійснюватися на місцевому рівні за рахунок коштів місцевих дорожніх фондів.

⁵¹ Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту та зв'язку України №10/120 від 01.02.2008.

⁵² Постанова №1319 від 14.11.2007.

⁵³ Європейська Конференція Міністрів Транспорту.

⁵⁴ Наказ МТЗУ №1176 від 20.12.2007.

2.4 Електроенергетика

Обсяг номінального випуску електроенергетичного сектору зростає починаючи з 2000 р., в той час як його частка у загальному випуску постійно скорочується. Зайнятість у секторі майже не змінилася. У 2006 р. обсяг експорту зріс до 1525 млн. грн. що становить 4,9% загального випуску цього сектора.

Таблиця 7

Роль сектора електроенергетики в економіці

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Випуск	млн. грн.	19 557	19 764	20 561	22 703	26 189	34 473
	% всього випуску	4	4	3	3	2	3
	% випуску промисловості	7	7	6	5	4	4
Додана вартість	% ВВП	5	4	4	3	3	3
	% випуску	48	48	47	48	49	49
Структура доданої вартості:							
Оплата праці	% доданої вартості сектора	26	33	35	56	49	48
Валовий прибуток, змішаний дохід	% доданої вартості сектора	72	65	65	36	38	30
Податки за виключенням субсидій на виробництво та експорт	% доданої вартості сектора	2	2	0	8	13	22
Зайнятість*	тис. осіб	529	528	529	528	527	520
	% сукупної кількості зайнятих	4	4	5	5	5	5
Заробітна платня*	грн.	476	562	651	767	969	1 228
Експорт	млн. грн.	389	387	608	639	945	1 525
	% сукупного експорту	-	-	-	-	-	1
	% випуску сектору	2	2	3	3	4	5
Імпорт	млн. грн.	16	15	14	2	0	0
	% сукупного імпорту	-	-	-	-	0	0
	% випуску сектору	-	-	-	-	0	0
Експорт/імпорт	індекс	24	26	43	320		

Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки

Примітки: - менше за 0,5%

У 2007 р. енергетичними компаніями об'єднаної енергетичної системи України вироблено 195 млрд. ТВт/год., що на 1,6 % більше ніж в 2006 р. (див. Табл. 8). Гідроелектростанції виробили на 21,3% менше електроенергії ніж в 2006 р., в той час як інші електростанції збільшили своє виробництво. У 2007 р. внутрішнє споживання електроенергії склало

186 ТВт/год., що на 3% більше ніж у 2006 р. Решту електроенергії, близько 9 ТВт/год., було експортовано.

Таблиця 8

Структура виробництва та споживання електроенергії у 2007, ТВт/год.

	ТВт/год.	Зростання, %, дпр
Сукупне виробництво	195	1,5
Електростанції підпорядковані Міністерству палива та енергетики	187	1,3
Атомні електростанції	93	2,6
Теплові електростанції	84	3,4
Гідроелектростанції	10	-21,3
Теплові електроцентралі	8	8,8
Відновлювальні джерела енергії	0	-10,2
Споживання брутто	186	2,3
Споживання нетто	148	3,4
Промисловість	83	3,5
Металургійна	45	4,8
Паливна	10	-2,8
Машинобудівна	7	0,4
Хімічна і нафтохімічна	7	-0,9
Продовольча і перероблювальна	5	5,1
Будівельні матеріали	3	12,4
Інші промислові споживачі	6	7,8
Сільськогосподарські споживачі	3	1,6
Транспорт	10	3,1
Будівництво	1	7,3
Комунальні підприємства	17	3,9
Інші непромислові споживачі	6	8,1
Домогосподарства	29	2,3

Джерело: Енергобізнес

2.4.1 Реформи - вересень 2007 - серпень 2008

Протягом періоду, що розглядається, не відбулось значних змін в секторі виробництва електроенергії. Затверджений урядом План лібералізації електроенергетичного ринку не було впроваджено. Запровадження аукціонів з експорту електроенергії було тимчасовим.

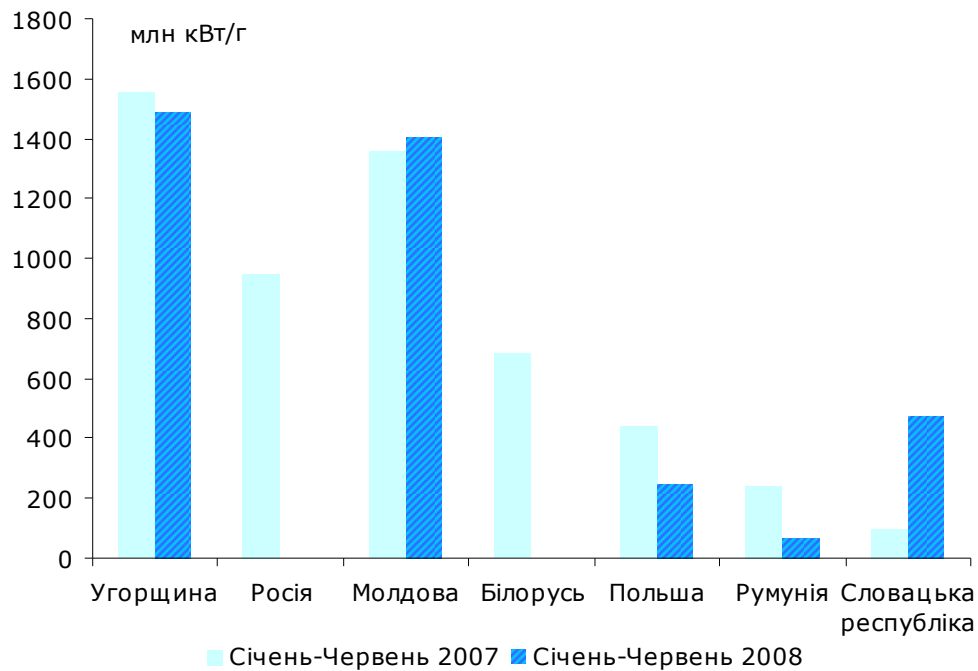
У листопаді 2007 р. уряд ухвалив План лібералізації енергетичного ринку до 2014 р⁵⁵. У плані передбачається перехід до прямих двосторонніх контрактів між генеруючими компаніями та споживачами та створення балансуєчого ринку електроенергії. У 2008-2009 рр. заплановано розробити законодавчу та нормативну базу для нової моделі ринку. Згідно з планом до 2011 р. потрібно створити енергетичну біржу, що означатиме граничне ціноутворення та торгівлю електроенергією в інтерактивному режимі. Планується також створити ф'ючерсний ринок та запровадити підписання двосторонніх контрактів за нерегульованими цінами до 2014 р. Ці зміни будуть позитивними для ринку, оскільки програми реструктуризації та посилення конкуренції, які часто супроводжують лібералізацію, зменшать операційні витрати, втрати в мережах, рівень цін та покращить якість послуг електроенергетичних компаній. Жодного індикатора не було змінено, оскільки реальних змін поки що не відбулось.

⁵⁵ Постанова КМУ "Про ухвалення плану мір по реалізації положень Концепції функціонування і розвитку оптового ринку електроенергії України", № 1056-р 28.11.2007.

В першій половині 2008 р. експорт електроенергії зменшився на 31%, та склав 3,68 млрд. кВт/год. (див. рис. 8). Головною причиною цього є призупинення експорту електроенергії у Білорусь з червня 2007 р., Польщу з жовтня 2007 р. та Росію з жовтня 2007 р. (див. рис. 8). Експорт у Білорусь, Росію та Польщу було зупинено через зростання цін на електроенергію у відповідь на ріст попиту на електроенергію в Україні. Експорт в Польщу було відновлено у квітні 2008 р.

Рисунок 8

Експорт електроенергії у 2006-2007 рр., млн. кВт/год.



Джерело: Енергобізнес

Спроба запровадити аукціони на ринку електроенергії виявилася невдалою. У 2007 р. Україна почала продавати електроенергію, генеровану на Бурштинській електростанції за найвищою запропонованою ціною на аукціоні. Перші два відкриті аукціони було проведено у березні та червні 2007 р. і були виграні угорською компанією Energy Capital ZRt, яка придбала всю запропоновану електроенергію за ціною 9 центів США за кВт/год.⁵⁶ Одночасно, українська сторона розірвала довгостроковий контракт з цією компанією. Пізніше, у жовтні 2007 р. Energy Capital ZRt відстояла своє право купувати електроенергію за нижчою ціною, визначеною цим довгостроковим контрактом, у суді. В результаті, у листопаді державна компанія «Укрінтеренерго» та Energy Capital ZRt підписали нову домовленість, яка передбачає поставку 105 МВт електроенергії в 2008-2010 рр. за оптовою ціною плюс 20%, що приблизно в 1,5 рази нижча за ціну, встановлену на аукціоні. Оскільки додаткові поставки електроенергії не були доступні для продажу на аукціоні, практику аукціонів було зупинено. Проведені аукціони показали, що контракти з експорту електроенергії були недооцінені, і практика аукціонів

⁵⁶ Початкова ціна була 5,4 центи США за 1 кВт/год.

є більш вигідною для промисловості. Однак, щоб змінити ситуацію, спершу треба належним чином переглянути терміни та умови довгострокових контрактів.

Уряд не підняв тарифи на електроенергію для населення до рівня, що покривали б витрати, як це було заплановано у 2006 р⁵⁷. Зокрема, передбачалось, що тарифи зростатимуть на 25% кожні півроку до квітня 2008 р. Однак рішуча опозиція профспілок змусила уряд переглянути свої плани. Невиконання плану підвищення тарифів призвело до зростання перехресного субсидювання, що заважає розподільчим компаніям нарощувати інвестиції у підтримку та оновлення основних засобів з розподілу та передачі електроенергії. Приймаючи до уваги очікувану лібералізацію цін в межах реформи ринку електроенергетики, заплановану на 2009-2014 рр., можна очікувати зростання тарифів на електроенергію для домогосподарств в кінці 2008 р. або на початку 2009 р.

Невдачею також закінчилась спроба продовжити приватизацію електрогенеруючих компаній. У березні 2008 р. КМУ видав постанову про продаж контрольних пакетів акцій (60%+1) чотирьох електрогенеруючих компаній: Донбасенерго, Західенерго, Дніпроенерго та Центренерго⁵⁸. Однак приватизацію було призупинено Президентом⁵⁹. Відкладення приватизації сповільнює розвиток конкуренції на ринку та послаблює стимули інвестувати кошти, що посилює проблему зношення основних фондів та погіршення ефективності.

Спроби створити вертикально-інтегровану державну компанію в атомній енергетиці, на щастя, виявились невдалими. У серпні 2007 р. Президент призупинив⁶⁰ рішення КМУ⁶¹ про створення «Укратомпром»⁶² - організацію, завданням якої мало б стати залучення інвестицій в ядерну енергетику. Офіційною причиною призупинення створення «Укратомпром» стало намагання попередити можливе відчуження власності, зокрема, електростанцій, що діють в межах енергетичної мережі країни, та забезпечити інтегрованість цієї мережі, оскільки таке відчуження суперечило б закону «Про основи національної безпеки України». У грудні 2007 р. новий уряд відмінив рішення попереднього уряду⁶³. Ми оцінюємо призупинення вертикальної інтеграції позитивно, оскільки відповідно до директив ЄС вертикально інтегровані компанії мають бути розмежовані та розукрупненні.

Загальний показник електроенергетичної сфери було зменшено з 2,58 до 2,57, в основному, через невдачу у підвищенні тарифів у секторі.

2.4.2 Необхідні реформи в майбутньому

У секторі електроенергетики необхідними кроками є продовження тарифної реформи, стимулювання конкуренції у генерації електроенергії,

⁵⁷ Дивись деталі плану в МІУ-9 (http://ierpc.org/ierpc/imu/imu_9_ua.pdf).

⁵⁸ Постанова КМУ № 478 від 10.03.2008.

⁵⁹ Указ Президента № 316/2008 «Про призупинення рішення КМУ №367-р від 22.02.08 та №478-р від 19.03.2008» від 11.04.08

⁶⁰ Указ Президента № 706 від 13.08.2007.

⁶¹ Постанова КМУ № 456, Деякі питання державного концерну «Укратомпром» від 14.03.2007.

⁶² «Укратомпром» мав об'єднати підприємства з видобування уранової руди, виробничі на наукові інститути в атомній енергетиці.

⁶³ Рішення Кабінету Міністрів № 1403 від 24.12.2007.

та введення стимулюючого регулювання у сегменті постачання електроенергії. Уряд має зобов'язатись продовжити приватизацію в секторі. Потрібно здійснити кроки з лібералізації, передбачені в Плані лібералізації ринку електроенергетики.

2.5 Газ

Україна, найбільш енергоінтенсивна країна Європи, значно залежить від газу як основного енергоресурсу, що використовується у країні. Хоча Україна володіє непоганими резервами природного газу, більшість газу, що споживається, імпортується з Росії та країн Центральної Азії, використовуючи транзит через територію Росії.

Таблиця 9

Роль сектора газопостачання в економіці

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Випуск	млн. грн.	2 367	2 439	2 112	2 129	2 356	3 807
	% сукупного випуску	1	-	-	-	-	-
	% випуску промисловості	1	1	1	-	1	-
Додана вартість	% ВВП	1	1	-	-	1	-
	% випуску	43	53	54	52	67	59
Структура доданої вартості:							
Оплата праці	% доданої вартості сектора	58	56	68	75	47	61
Валовий прибуток, змішаний дохід	% доданої вартості сектора	35	16	2	1	47	20
Податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт	% доданої вартості сектора	7	28	30	24	6	20
Зайнятість*	тис. осіб	529	528	529	528	527	520
	% сукупної кількості зайнятих	4	4	5	5	5	5
Середня заробітна плата*	грн.	476	562	651	767	969	1 228

Джерело: Державний комітет статистики, розрахунки ІЕД

Примітки: * Дані для секторів газо-, водопостачання та електроенергетики
- менше ніж 0,5

Починаючи з 2005 р., зі зростанням ціни на газ, щорічне споживання газу поступово зменшувалось. У 2007 р. споживання зменшилось до 69,8 млрд. куб. м., 78% якого було імпортовано з Російської Федерації та Центральної Азії.

2.5.1 Реформи, вересень 2007 р.- серпень 2008 р.

Протягом періоду, що розглядається, відбулися певні зміни у секторі, що стосувалися організації газопостачання на внутрішньому ринку в Україні. Було підписано ряд нових домовленостей щодо імпорту газу, що мало вплив на сектор газопостачання та економіку країни в цілому.

У грудні 2007 р. КМУ та російський Газпром підписали домовленість «Про поставки газу в Україну», за якою 55 млрд. куб. м. природного газу мають імпортуватися в Україну за новою ціною у 179,5 дол. США за тис. куб. м.

на українсько-російському кордоні у 2008 р.⁶⁴ (у 2007 р. ціна складала 130 дол. США за тис. куб. м.). Тариф на транзит газу територією України також зріс з 1,6 дол. США до 1,7 дол. США за тис. куб. м. за 100 км. Таке зростання ціни на імпортований газ частково спричинене вищою ціною туркменського газу і прогнозованим зростанням цін на казахстанський та узбекистанський газ.

Пізніше, в лютому, Газпром погрожував скоротити поставки газу в Україну, у разі, якщо НАК «Нафтогаз України» не виплатить борг акумульований наприкінці 2007 р. та на початку 2008 р. Газпром заявив, що Україна повинна сплатити за газ, спожитий у 2008 р., за ціною 315 дол. США за тис. куб. м. замість 179,5 дол. США за тис. куб. м. на основі заяв, що «Нафтогаз України» та газорозподільна компанія «Укргазэнерго» не підписали контракти на поставку газу, і, таким чином, НАК «Нафтогаз України» незаконно спожив газ, що виявився більш дорогим російським газом. 13 березня 2008 р. Газпром і НАК «Нафтогаз України» досягли попередньої домовленості щодо поставок газу⁶⁵, згідно з якою ціна на середньоазійський газ залишається на рівні 179,5 дол. США за тис. куб. м. у 2008 р.⁶⁶. НАК «Нафтогаз України» також домовився сплатити 315 дол. США за тис. куб. м. за російський газ, спожитий на початку року з правом повернення боргу у товарному вигляді – повернення газу, що утримується у газосховищах (1,4 млрд. куб. м.). Однак досі НАК «Нафтогаз України» не сплатив за цей газ. Важливою частиною домовленості є те, що Газпром погодився поставити 49,8 млрд. куб. м. середньоазійського газу НАК «Нафтогаз України» (без посередника Укргазэнерго), з нього щонайменше 7,5 млрд. куб. м., постачається промисловим споживачем новим посередником Газпрому ТОВ «Газпромзбут Україна». Пізніше НКРЕ видала ліцензію для «Газпромзбут Україна» на поставку 7,5 млрд. куб. м. природного газу промисловим споживачем у 2008 р.⁶⁷. Ліцензію УкрГазЕнерго було анульовано⁶⁸. Все це дало змогу «Нафтогаз України» повернути свою частку на ринку постачання газу промисловим споживачам та покращити свій фінансовий стан. Негативним моментом є те, що залишається непрозорими формування цін на газ та схеми платежів, що збільшує невизначеність. Тільки встановлення зрозумілої формули визначення ціни на імпортований газ і підписання довготермінових контрактів на імпорт газу може забезпечити стабільність газових поставок у майбутньому.

Ціна на імпортований газ, що постійно зростає, здебільшого впливає на промислових споживачів. У 2008 р. вони сплачують близько 300 дол. США за тис. куб. м.⁶⁹. Вища ціна на газ для промисловості негативно вплинула

⁶⁴ Постанова КМУ № 1403 від 24.12.2007 р.

⁶⁵ Договір «Про розвиток відносин в газовій сфері» від 12.03.08.

⁶⁶ Постанова КМУ № 163 від 05.03.2008 р. «Про реалізацію імпортованого природного газу на території України».

⁶⁷ Постанова НКРЕ № 547 від 24.04.2008 р. «Про видачу ліцензії на постачання природного газу за нерегульованим тарифом ТОВ «Газпром збут Україна»».

⁶⁸ Розпорядження КМУ № 260 від 06.02.2008 р., що скасовує розпорядження КМУ «Питання забезпечення вітчизняних споживачів природним газом» № 28 від 24.01.2006 р.

⁶⁹ У 2008 р. ціна на газ для промислових споживачів зросла до 934 грн. (без ПДВ, витрат на транспортування та поставку, спеціальну надбавку та витрат від продажу природного газу). Міністерство палива та енергетики дозволило НАК «Нафтогаз України» збільшити витрати на продаж природного газу до 105 грн. за тис. куб. м. з травня 2008 р. Також, спеціальну надбавку на продаж газу промисловим споживачам було переглянуто тричі з

на прибутки підприємств та розвиток промисловості в цілому. Однак високі ціни на сталь та хімічну продукцію пом'якшили вплив та запобігли суттєвому погіршенню ситуації для найбільших українських споживачів газу в Україні.

Ціна на газ для населення майже в п'ять разів нижча за ціну для промисловості, і зростає вона дуже повільно. Починаючи з 1 вересня 2008 р., НКРЕ збільшила тарифи на природний газ для населення на 13-14%, після чого більшість домогосподарств буде сплачувати 358 грн. за тис. куб. м.⁷⁰ Диспропорція у тарифах на газ для промисловості та населення підриває розвиток промисловості, провокує неефективне використання газу домогосподарствами та перешкоджає розвитку внутрішнього видобутку газу.

Таблиця 10

Споживання газу протягом 2003-2007 рр., млрд. куб. м.

	2003	2004	2005	2006	2007
Всі споживачі	68,7	68,1	68,9	65,9	63,9
Промисловість (без електроенергетики)	27,3	28,2	29,0	24,3	25,8
Металургійна промисловість	9,9	9,9	9,6	9,3	9,8
Хімічна промисловість	8,5	8,3	8,8	н/д	н/д
Інші промислові споживачі	9,0	10,0	10,7	н/д	н/д
Електроенергетика	7,0	6,7	5,7	8,6	8,4
Міністерство палива та енергетики	7,1	6,6	5,7	н/д	н/д
Органи місцевого самоврядування	34,3	33,1	34,1	34,2	29,7
Населення	19,9	18,9	19,2	19,3	19,2
Теплокомуненерго	14,4	13,5	13,7	12,8	10,5
Технічне використання	7,6	7,6	7,4	8,1	7,0
Загальне споживання в Україні	76,3	75,8	76,4	73,9	69,9
Населення, тис. куб. м. на одну особу	0,42	0,40	0,41	0,41	0,41
Загальне споживання, тис. куб. м. на одну особу	1,60	1,60	1,63	1,58	1,51

Джерело: Енергобізнес, Міністерство палива та енергетики.

Примітки: н/д – немає даних

Зростання ціни на газ стимулювало скорочення споживання газу в Україні (див. табл. 10). Починаючи з 2005 р. українські споживачі скоротили обсяги споживання газу з 76,4 у 2005 р. до 69,9 млрд. куб. м. у 2007 р. Найбільш успішними у скороченні споживання газу були населення та комунальні підприємства – споживачі, що отримують газ через органи місцевого самоврядування. На сьогодні, важко сказати, чи скорочення споживання газу викликано зростанням ефективності використання газу населенням чи іншими причинами (наприклад, погодою), але тенденція помітна.

У 2007 р. внутрішнє видобування газу монополістом НАК «Нафтогаз України» зменшилось до 19,2 млрд. куб. м. (-0,5%) (див. рис. 9).

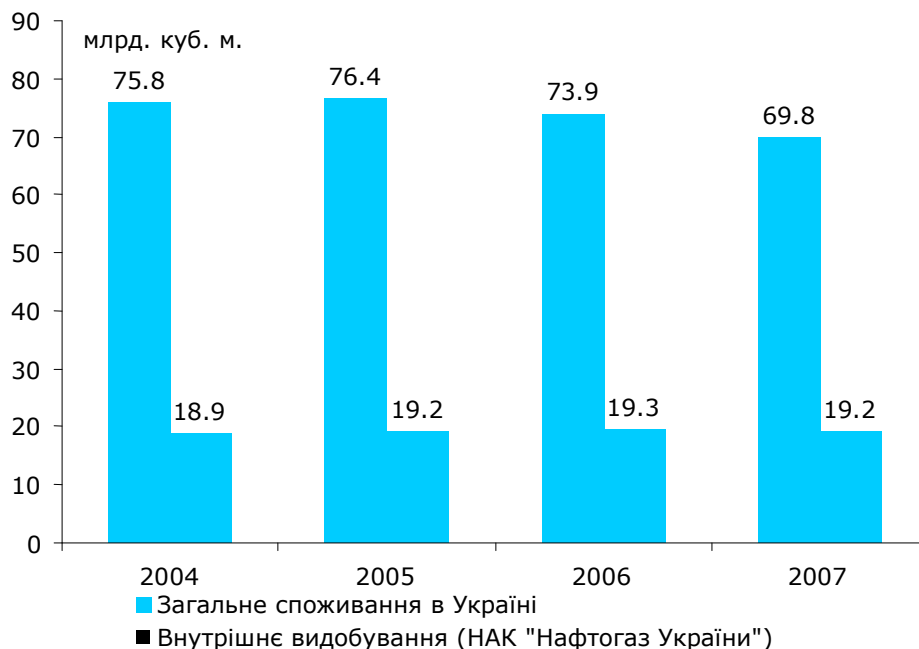
початку поточного року. Надбавка зросла з 0,01% в січні до 6% в червні для хімічних споживачів, і з 2% до 12% для інших промислових споживачів. В результаті, починаючи з червня ціна природного газу для споживачів хімічної промисловості зріс до 1386,98 грн. та 1431,85 грн. за тис. куб. м. відповідно, досягаючи практично 300 дол. США за тис. куб. м.

⁷⁰ Постанова НКРЕ № 934, від 02.08.2008

Водночас, частка внутрішнього видобутку газу у загальному споживанні не змінилась протягом останніх років (близько 27%). Головною причиною стагнації на ринку внутрішнього видобутку газу є зобов'язання газодобувних компаній, з державною часткою більше ніж 50%, продавати газ домогосподарствам за дуже низькою ціною⁷¹. Окрім того, рентні платежі на видобутий газ продовжують зростати; у 2007 р. вони зросли на 38,9% до 50 грн. за тис. куб. м.⁷² Рента є вищою для компаній, що продають газ іншим споживачам, ніж домогосподарства. Відсутність законних гарантій щодо вільного використання видобутого газу і економічно необґрунтована цінова політика стримують інвестиційні ініціативи. Як результат, показник «ціноутворення природних монополій» було зменшено з 2,0 до 1,7.

Рисунок 9

Споживання та видобування природного газу*, млрд. куб. м.



Джерело : Енергобізнес, Міністерство палива та енергетики.

Примітка: * - підприємств НАК «Нафтогаз України»

Через зменшення індикатора «ціноутворення природних монополій», загальний індекс для газопостачання зменшився з 2,03 до 2,02.

2.5.2 Необхідні реформи в майбутньому

У секторі необхідно провести ряд нагальних реформ. По-перше, ціни на газ, видобутий в Україні, мають бути економічно обґрунтовані, щоб сповіщати споживачів про реальну його вартість. Уряд має мінімізувати своє втручання в сектор, щоб сприяти залученню інвестиції у внутрішній видобуток газу. Це сприятиме розвитку конкуренції та залученню

⁷¹ Гранична ціна на газ видобутий в Україні складає 182 грн. для Укргазвидобування, 272,6 грн. для Укрнафта та 289 грн. для Чорноморнафтогаз постанова НКРЕ № 157 «Про затвердження ціни на природний газ для дочірнього підприємства «Чорноморнафтогаз» для 2008» від 31.01 2008.

⁷² Закон України «Про державний бюджет України на 2007 рік», № 489-VII, від 19.12.2006.

приватного капіталу у сектор. Україна має бути готовою платити за імпортований газ економічно обґрунтовану ціну на світовому конкурентному рівні. Для цього необхідно визначити прозорий та передбачуваний механізм ціноутворення для всіх постачальників газу в Україні. Це дозволить встановити політично незалежні стосунки між українськими покупцями та постачальниками газу та забезпечить імпорт газу в довгостроковому періоді.

2.6 Водопостачання та водовідведення.

У номінальному виразі випуск продукції секторів водопостачання та водовідведення почав зростати з 2003 р. Частка випуску продукції секторів у загальному випуску і випуску промисловості поступово зменшувалася протягом останніх декількох років, що вказує на те, що сектор відстає від зростання інших секторів.

Таблиця 11

Роль сектору водопостачання та водовідведення в економіці.

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Випуск	млн. грн.	2 240	2 178	2 320	2 451	3 734	4 180
	% сукупного випуску	-	-	-	-	-	-
Додана вартість	% випуску промисловості	1	1	1	1	1	1
	% ВВП	-	-	-	-	-	-
Структура доданої вартості:	% випуску	37	37	38	38	39	49
	Оплата праці	% доданої вартості сектору	58	60	76	76	56
Валовий прибуток, змішаний дохід	% доданої вартості сектору	25	14	5	7	28	32
	Податки за виключенням субсидій на виробництво та імпорт	% доданої вартості сектору	17	26	19	17	15
Зайнятість*	тис. осіб	529	528	529	528	527	520
	% сукупної кількості зайнятих	4	4	5	5	5	5
Середня заробітна плата*	грн.	476	562	651	767	969	1228
Експорт	млн. грн.	0	0	0	0	9	10
	% сукупного експорту	0	0	0	0	-	-
	% випуску продукції сектору	0	0	0	0	-	-

Джерело: Державний комітет статистики, власні розрахунки.

Примітка: * - дані в цілому для секторів газопостачання, водопостачання та електропостачання.

- менше ніж 0,5%

Незадовільний стан інфраструктури та часті аварії, що призводять до значних втрат, і незадовільний фінансовий стан підприємств є основними

характеристиками секторів водопостачання та водовідведення.⁷³ Протягом зазначеного періоду стан сектору змінився незначно.

2.6.1 Реформи, вересень 2007 р - серпень 2008 р.

У 2007-2008 рр. були зроблені деякі спроби ініціювати зміни у регулюванні діяльності секторів водопостачання та водовідведення.

У вересні 2007 р. Президент ухвалив Концепцію покращення державного регулювання природних монополій,⁷⁴ яка передбачає обов'язкове створення незалежних регуляторних органів у природних монополіях. І хоча те ж саме передбачається в законі «Про природні монополії», концепція розширює закон, надаючи регулятору додаткові повноваження щодо визначення процедури ціноутворення, надання ліцензій, та вирішення спірних питань. Однак прийняття Концепції не призвело до створення незалежного регулятора у жодному з секторів, зокрема, у секторі водопостачання та водовідведення.

Рисунок 10

Мінімальні та максимальні витрати на водопостачання, та тарифи для домогосподарств та промислових підприємств у 2007-2008 рр.

	липень 2007		липень 2008	
	мінімальні	максимальні	мінімальні	максимальні
Собівартість, грн. за 1 куб. м.	0,76	2,03	1,01	3,44
Тарифи домогосподарств, грн. за 1 куб. м.	0,74	2,43	0,94	3,90
Тарифи промисловості, грн. за 1 куб. м.	1,26	9,96	1,56	11,96

Джерело: Міністерство житлово-комунального господарства.

16 липня 2008 р. КМУ ухвалив Положення про інспекцію житлово-комунального господарства – спеціальний підрозділ Міністерства житлово-комунального господарства⁷⁵. Головною задачею новоствореного органу є контроль природних монополій в сферах центрального водопостачання та водовідведення, визначення правил ціноутворення і встановлення тарифів на житлово-комунальні послуги. Однак новостворений орган знов буде пов'язаний з органами виконавчої влади, тобто потенційно буде політично залежним, що нівелюватиме ідею створення незалежного регулятора.

Було зроблено спроби змінити тарифи на послуги водопостачання та водовідведення для того, щоб привести їх до економічно обґрунтованого рівня. Деякі муніципалітети підняли тарифи у 2007-2008 рр., щоб тарифи покривали операційні та капітальні витрати. Тим не менш, у більшості регіонів тарифи все ще не покривають витрат; тарифи для промисловості є значно вищими за тарифи для домогосподарств, не зважаючи на те, що витрати на водопостачання є нижчими для промисловості (див. табл. 10).

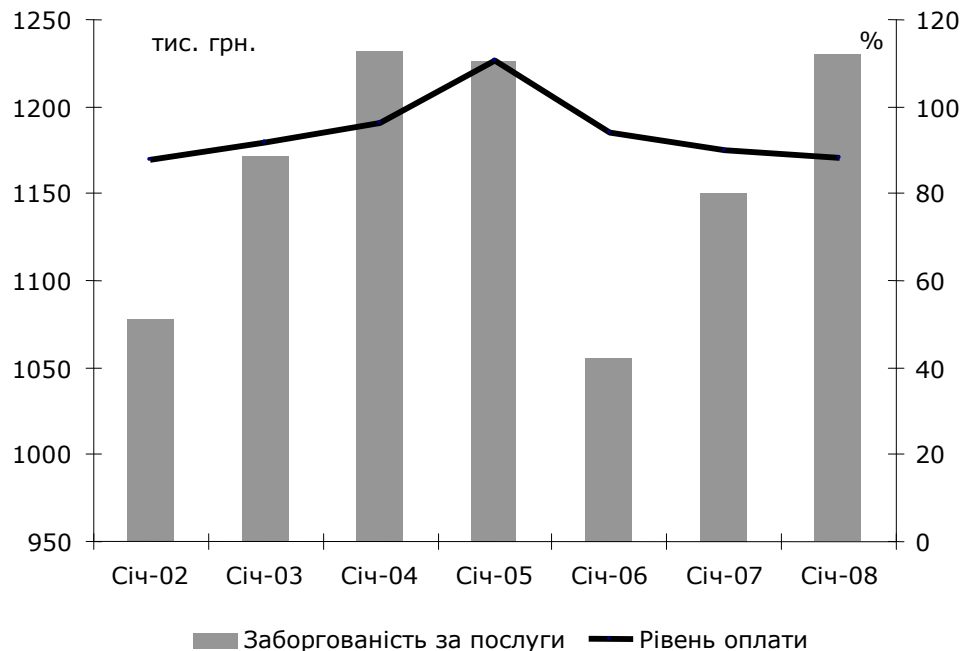
⁷³ Див. інші публікації ІЕД, зокрема МІУ № 9, Червень 2007, http://ierpc.org/ierpc/imu/imu_9_ua.pdf

⁷⁴ Указ Президента «Про концепцію покращення державного регулювання природних монополій», № 921 від 27.09.2008 р.

⁷⁵ Постанова КМУ «Про створення Державної житлово-комунальної інспекції», № 527 від 04.04.2008 р.

Рисунок 11

Заборгованість домогосподарств за послуги з водопостачання та рівень оплати



Джерело: Держаний комітет статистики, власні розрахунки

Загальний борг домогосподарств за послуги водопостачання та водовідведення продовжує зростати (див. рис. 10), в той час як рівень оплати залишається стабільним з 2006 р., що пояснюється зростанням тарифів у секторі. Загальний індикатор не змінився.

2.6.2 Необхідні реформи в майбутньому.

Реформи у секторі так і не почалися. Тарифи на послуги водопостачання та водовідведення мають покривати 100% витрат для того, щоб покращити фінансовий стан підприємств сектору та позбавитися перехресного субсидювання між різними групами споживачів. У секторі має бути створено регулятор, що має бути політично незалежним та спроможним балансувати інтереси учасників ринку, гарантувати економічно обґрунтований рівень тарифів та забезпечувати достатні стимули для покращення ефективності через стимулюючі схеми регулювання.

Додаток 1. Оцінка індикаторів інфраструктури

Індикатор	Телекомунікації										Залізниця і транспорт												
	00-Лис	01-Грав	01-Лис	02-Грав	02-Лис	03-Грав	04-Чрв	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	00-Лис	01-Грав	01-Лис	02-Грав	02-Лис	03-Грав	04-Чрв	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	
Індикатор ЄБРР	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Індикатор ІЕДПК	2,31	2,36	2,24	2,22	2,26	2,29	2,41	2,40	2,50	2,53	2,46	1,29	1,39	1,49	1,54	1,56	1,79	1,73	1,78	1,80	1,79	1,79	1,77
1 Комерціалізація та приватизація	2,0	2,0	1,9	1,9	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	1,3	1,4	1,5	1,5	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7
1.1 Власність	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,2	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	1,2	1,3	1,3	1,3	1,5	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
1.1.1 Природна монополія	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1.1.2 Потенційно конкуруючі підприємства	2,7	2,7	2,3	2,3	2,7	3,0	2,7	2,7	3,0	3,3	3,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
1.1.3 Допоміжні підприємства	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,7	1,7	1,7	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.2 Управління	1,8	1,9	1,7	1,7	1,7	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,2	1,4	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8
1.2.1 Природна монополія	1,7	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.2.2 Планування діяльності природною	2,0	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,3	1,3	1,3	1,7	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0
1.2.3 Участь приватного сектора у виконанні замовлень	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.3 Організаційна структура	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	1,4	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7
1.3.1 Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.3.2 Відокремлення допоміжних	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.3.3 Децентралізація	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,7
2 Реформа тарифної політики	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7	2,9	2,9	2,9	2,9	2,8	2,9	1,4	1,5	1,7	1,8	1,8	2,1	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1
2.1 Структура тарифів	2,3	2,4	2,4	2,4	2,6	2,6	2,9	3,0	2,9	3,0	2,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,7	1,7	1,9	2,0	2,0	2,0
2.1.1 Політичні міркування чи регулюючий	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,3
2.1.2 Цінова політика природної монополії	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	3,0	3,0	3,3	3,3	3,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,7
2.1.3 Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,3	3,3	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,0
2.2 Платежі	3,0	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3	3,2	3,2	1,7	1,9	2,3	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,4	2,4
2.2.1 Внутрішньо галузевий рівень	3,0	3,0	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	1,3	1,7	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
2.2.2 Рівень оплати послуг кінцевими споживачами	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	2,0	2,3	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,7	2,7
2.2.3 Бюджетна заборгованість	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,7	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,7	1,7
2.3 Бюджетне фінансування	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	1,7	1,7	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
2.3.1 Рівень субсидій	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
2.3.2 Процедура субсидіювання	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3 Регуляторний та інституційний розвиток	2,4	2,4	2,2	2,1	2,1	2,1	2,3	2,3	2,5	2,6	2,4	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,6	1,4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
3.1 Ефективний регулюючий орган	2,4	2,6	2,3	2,2	2,2	2,2	2,6	2,6	2,7	2,6	2,4	1,3	1,4	1,5	1,5	1,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
3.1.1 Призначення органів управління на конкуруючих підприємствах	2,7	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,3	2,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
3.1.2 Незалежність регулюючого органу, включаючи політичні впливи	2,3	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,3	2,3	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
3.1.3 Прозорість регулювання	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3.2 Регулювання доступу до мереж	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Додаток 1
Оцінка індикаторів інфраструктури, продовження

Індикатор	Автомобільні доріжки*										Електроенергетика												
	00-Лис	01-Трав	01-Лис	02-Трав	02-Лис	03-Трав	04-Черв	05-Лип	06-Серп	07-Серп	08-Серп	00-Лис	01-Трав	01-Лис	02-Трав	02-Лис	03-Трав	04-Черв	05-Лип	06-Серп	07-Серп	08-Серп	
Індикатор ЄБРР	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Індикатор ІЕДПК	2,16	2,19	2,19	2,19	2,21	2,32	2,30	2,29	2,37	2,37	2,44	2,37	2,49	2,51	2,51	2,49	2,60	2,56	2,56	2,57	2,58	2,57	2,57
1 Комерціалізація та приватизація	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
1.1 Власність	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4	2,4	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
1.1.1 Природна монополія	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1.1.2 Потенційно конкуруючі підприємства	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
1.1.3 Допоміжні підприємства	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.2 Управління	1,6	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	2,5	2,6	2,6	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
1.2.1 Побудова монополія	1,3	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	2,0	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
1.2.2 Планування діяльності природною	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,3	3,0	3,0	3,0	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
1.2.3 Участь приватного сектора у виконанні замовлень	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
1.3 Організаційна структура	2,3	2,3	2,3	2,3	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,7	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
1.3.1 Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
1.3.2 Відокремлення допоміжних	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
1.3.3 Децентралізація	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
2 Реформа тарифної політики	2,2	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
2.1 Структура тарифів	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	1,9	1,9	2,0	2,0	2,4	2,7	2,7	2,7	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
2.1.1 Політичні міркування чи регулюючий	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
2.1.2 Цінова політика природної монополії	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
2.1.3 Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3	3,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
2.2 Платежі	2,5	2,3	2,3	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,5	2,5	2,7	1,9	2,8	2,9	2,9	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
2.2.1 Внутрішньо галузевий рівень	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
2.2.2 Рівень оплати послуг кінцевими споживачами	2,7	2,7	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,0	3,0	3,3	3,3	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
2.2.3 Бюджетна заборгованість	1,7	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,3	1,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
2.3 Бюджетне фінансування	2,0	2,0	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,7	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
2.3.1 Рівень субсидій	2,0	2,0	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
2.3.2 Процедура субсидіювання	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3 Регуляторний та інституційний розвиток	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5	2,7	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
3.1 Ефективний регулюючий орган	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
3.1.1 Призначення органів управління на конкуруючих підприємствах	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3.1.2 Незалежність регулюючого органу, включаючи політичні впливи	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
3.1.3 Прозорість регулювання	1,7	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	
3.2 Регулювання доступу до мереж	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3

*Індикатор у секторі Автомобільних доріг переглянуто



Додаток 1 Оцінка індикаторів інфраструктури, продовження

Індикатор	Газ								Водопостачання та водовідведення															
	00-Лис	01-Грав	01-Лис	02-Грав	02-Лис	03-Грав	04-Лис	04-Лис	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	00-Лис	01-Грав	01-Лис	02-Грав	02-Лис	03-Грав	04-Лис	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	
Індикатор ЄБРР	1,89	2,04	2,09	2,06	2,05	2,04	2,06	2,06	2,04	2,03	2,02	2,02	1,38	1,42	1,42	1,47	1,51	1,57	1,61	1,61	1,61	1,61	1,60	1,60
1	1,6	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,3	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
1.1	1,8	1,8	1,9	1,9	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.1.1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.1.2	2,7	2,7	2,7	2,7	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.1.3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.2	1,4	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8
1.2.1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,7	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
1.2.2	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.2.3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
1.3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
1.3.1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
1.3.2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1.3.3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
2	2,0	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2.1	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	1,9	1,9	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
2.1.1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
2.1.2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
2.1.3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
2.2	1,9	2,7	3,0	2,8	3,0	3,0	3,2	3,2	3,0	3,0	3,0	3,0	1,9	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,8	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7
2.2.1	2,0	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
2.2.2	2,0	2,7	3,3	2,7	3,3	2,7	3,3	3,3	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,0	3,0
2.2.3	1,7	2,3	2,3	2,3	2,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
2.3	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
2.3.1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
2.3.2	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
3.1	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
3.1.1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
3.1.2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
3.1.3	1,3	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
3.2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Додаток 2. Опис індикаторів інфраструктури

В цьому додатку представлено критерії оцінки кожного індикатора.

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 **Природна монополія.** Природною монополією є оператор мереж. Оцінка «один» означає, що природна монополія перебуває в державній власності; оцінка підвищується разом з дезінтеграцією, корпоратизацією та приватизацією природної монополії. Максимальна оцінка ставиться за умови, що природна монополія перебуває в приватній власності.
- 1.1.2 **Потенційно конкуруючі підприємства.** Потенційно конкуруючі підприємства – підприємства, що мають використовувати мережі для надання своїх послуг. Цей ринок та природна монополія є суміжними. Як і для попереднього індикатора, одиниця означає, що бізнес є частиною природної монополії, що перебуває в державній власності; оцінка підвищується разом з відокремленням, корпоратизацією та приватизацією. Максимальна оцінка ставиться, коли потенційно конкуруючі підприємства перебувають у приватній власності.
- 1.1.3 **Допоміжні підприємства.** Допоміжні підприємства надають послуги з ремонту мереж, їх обслуговування, постачання матеріалів, а також послуги соціальної інфраструктури. Оцінка «один» означає, що бізнес перебуває в державній власності, далі оцінка підвищується разом з відокремленням та приватизацією.

1.2 Управління

- 1.2.1 **Природна монополія.** Оцінка «один» виставляється за умови, що природна монополія функціонує як державний департамент; оцінка підвищується разом з реорганізацією в окремий державний орган, доки не створені незалежні регуляторний та управлінський органи. Максимальна оцінка виставляється за умови, що природною монополією управляє приватна компанія, і тільки незалежний регуляторний орган, який діє згідно з законом про його повноваження, може втручатися в її діяльність.
- 1.2.2 **Планування діяльності природної монополії та прийняття інвестиційних рішень.** Оцінка «один» означає, що має місце політичне втручання в процес прийняття інвестиційних рішень; оцінка підвищується разом із підвищенням ролі таких комерційних цілей як прибутковість та ефективність функціонування. Оцінка є максимальною, якщо розширення мережі та нові інвестиційні проекти реалізуються тільки з міркувань прибутковості та відображають граничні витрати.
- 1.2.3 **Участь приватного сектора у виконанні замовлень.** Оцінка «один» означає відсутність приватного сектора серед підприємств обслуговування, будівельних, ремонтних підприємств тощо; оцінка підвищується разом із підвищенням участі приватного сектора в галузі.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 **Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих підприємств.** Оцінка «один» означає відсутність відокремлення різних частин бізнесу; оцінка зростає разом із розукрупненням галузі. Максимальна оцінка виставляється за умови, що послуги надано відокремленими приватними компаніями.
- 1.3.2 **Відокремлення допоміжних підприємств.** Оцінка «один» означає відсутність відокремлення допоміжних підприємств від природної монополії чи потенційно конкуруючих підприємств; оцінка підвищується разом із розукрупненням галузі. Максимальна оцінка виставляється за умови, що природна монополія чи потенційно конкуруючі підприємства отримують послуги допоміжних підприємств на ринку.
- 1.3.3 **Децентралізація.** Оцінка «один» передбачає нульовий або мінімальний рівень децентралізації та підвищується разом зі збільшенням децентралізації. Децентралізація означає незалежність у прийнятті рішень щодо тарифів та інвестицій на регіональному рівні. Найвища оцінка виставляється, коли природна монополія поділена на конкуруючі регіональні монополії.
- 2.0 Реформа тарифної політики**
- 2.1 Структура тарифів**
- 2.1.1 **Політичні міркування чи регуляторний орган.** Оцінка «один» означає значне політичне втручання в процес встановлення тарифів; оцінка підвищується разом зі зменшенням політичного втручання. Максимальна оцінка відповідає встановленню тарифу компанією, яку регулює незалежний регуляторний орган, на рівні, що покриває витрати.
- 2.1.2 **Цінова політика природної монополії.** Оцінка «один» відповідає встановленню ціни нижче витрат, що також супроводжується перехресним субсидіюванням. Оцінка підвищується разом із досягненням тарифом рівня, що покриває витрати, та одночасним зменшенням перехресного субсидіювання.
- 2.1.3. **Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств.** Оцінка «один» означає недостатність величини тарифу для покриття витрат. Оцінка зростає разом із встановленням тарифу відповідно до принципів конкурентного ринку.
- 2.2 Платежі**
- 2.2.1 **Внутрішньогалузевий рівень платежів.** Оцінка «один» характеризує постійне зростання заборгованості та здійснення трансакцій у негрошовій формі. Оцінка зростає за умови здійснення трансакцій у грошовій формі та зниження рівня заборгованості до нульового рівня.
- 2.2.2 **Рівень оплати послуг кінцевими споживачами.** Оцінка «один» означає низький рівень платежів кінцевих споживачів (домогосподарств, підприємств та бюджетних організацій) за отриманні послуги та зростання заборгованостей. Оцінка зростає, коли досягнуто прогресу в збиранні платежів та послуги оплачено в повному обсязі. Крім нелінійної шкали оцінки індикаторів стосовно

покращення відсоткової оплати послуг у кожному секторі, шкала оцінки також неоднорідна стосовно окремих секторів. Шість секторів поділено на дві групи згідно з необхідними зусиллями, які слід зробити для отримання різних рівнів платежів. Телекомунікації та автомобільні шляхи включено до першої групи, де досить легко досягнути високого рівня платежів. Водночас, залізницю, електроенергетику, газовий сектор і водопостачання та водовідведення включено до другої групи, де навіть незначне покращення платіжної дисципліни потребує значних зусиль.

- 2.2.1. **Бюджетна заборгованість.** Оцінка «один» відповідає заборгованості уряду з виплати компенсацій за надання послуг споживачам, які користуються пільгами. Оцінка підвищується за умови, що заборгованість прямує до нуля.

2.3. Бюджетне фінансування

- 2.3.1. **Рівень субсидій.** Оцінка «один» означає, що окремі споживачі отримують значні субсидії з бюджету в явній чи неявній формі. Береться до уваги як величина, так і розподіл субсидій. Скажімо, уряд може проводити політику списання боргів або їх реструктуризації. Відмова від явних та неявних субсидій призводить до підвищення оцінки.

- 2.3.2. **Процедура субсидіювання.** Оцінка «один» виставляється за умови, що субсидії перераховано постачальнику послуг та надано непрозорим шляхом. Оцінка покращується, коли процес стає більш прозорим, а компенсація доходу замінює цінову компенсацію.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 **Призначення органів управління на конкуруючих підприємствах.** Оцінка «один» означає, що керівництво підприємства призначають державні посадові особи; оцінка покращується, коли керівництво обирають на зборах акціонерів та досягає максимуму, коли акціонерами є приватні компанії або окремі особи.

- 3.1.2 **Незалежність регуляторного органу, у тому числі і від політичного впливу.** Оцінка «один» виставляється, якщо державний департамент виконує відповідні функції з регулювання. Оцінка покращується при створенні відокремленого державного органу та створенні регуляторного органу. Найвища оцінка виставляється за умови, що регуляторний орган є незалежним і діє згідно з законом про його діяльність.

- 3.1.3 **Прозорість регулювання.** Оцінка «один» означає відсутність необхідної законодавчої бази, що визначає правила регулювання діяльності підприємств та обов'язки державних органів. Оцінка покращується разом із розвитком законодавства та його впровадженням, прийняттям рішень у спосіб, відкритий для громадськості. Вона досягає максимуму за умови, що функціонування природної монополії в галузі регулюється виключно регуляторним органом відповідно до закону та всі рішення доводяться до громадськості.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Оцінка «один» означає, що доступ визначено державними органами чи оператором, який перебуває в державній власності вибірково. Оцінка зростає, якщо доступ регулюється незалежним регуляторним органом або визначається шляхом переговорів чи через тендер.

Додаток 3. Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (вересень 2007 р. – серпень 2008 р.)

ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЇ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Державний монополіст «Укртелеком» і досі контролює приблизно 76,3% ринку фіксованого телефонного зв'язку та володіє найбільшою первинною мережею. Індикатор залишився незмінним на рівні 1,7.
- 1.1.2 Очікувана приватизація «Укртелекому»⁷⁶ була знову відкладена. Також «Укртелеком» розпочав надавати послуги мобільного зв'язку 3G, хоча він відчуває досить сильну конкуренцію на цьому сегменті ринку. Індикатор не змінено - 3,3.
- 1.1.3 Не відбулося суттєвих змін у структурі власності допоміжних підприємств. Індикатор залишився на рівні 2,0.

1.2 Управління

- 1.2.1 Мережа фіксованого зв'язку перебуває під контролем ВАТ «Укртелеком». Орган регулювання ринку – НКРЗ – відповідає за ліцензування, встановлення тарифів на загальнодоступні послуги зв'язку, управління радіочастотним ресурсом, затвердження правил та їх впровадження. Індикатор залишився незмінним - 2,0.
- 1.2.2 Прийняття фінансового плану на 2008 р. було досить тривалим і відбувалося під політичним впливом, а розрахунки «Укртелекому» стосовно майбутнього прибутку не взяли до уваги. Водночас, фінансова перевірка, проведена КРУ, виявила нецільове використання коштів, порушення встановлених у секторі правил. Індикатор залишився на рівні 1,7.
- 1.2.3 Приватний сектор продовжує збільшувати свою участь у багатьох потенційно конкурентних сегментах та підрядних контрактах. Наприклад, ВАТ «Укртелеком» втілював кілька проектів на основі новітніх технологій (наприклад, волоконна оптична мережа, мережа 3G) у співробітництві з приватними компаніями (Nokia, Cisco тощо). Індикатор залишився на рівні 2,3.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Не було значних змін. Індикатор не було змінено - 2,0.
- 1.3.2 Організаційна структура допоміжних підприємств залишалася майже без змін. Індикатор також не змінено – 2,0.
- 1.3.3 Індикатор не змінено – 2,3.

2.0 Реформа тарифної політики

⁷⁶ Постанова КМУ № 81-рб від 16.01.2008; Постанова КМУ № 249-р, від 06.02.2008.

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 НКРЗ виключила тарифи на міжміський та міжнародний фіксований зв'язок із списку регульованих. Таке рішення збільшує можливості «Укртелекому» приймати незалежні комерційні рішення. Більш того, регулятор встановив нові тарифи на послуги поштового зв'язку, що більшою мірою покривають витрати. Індикатор було дещо підвищено з 2,3 до 2,7.
- 2.1.1 Змін не спостерігалось, індикатор залишився на тому ж рівні – 3,3.
- 2.1.2 Врегулювання взаємоз'єднань та взаємних платежів дозволило уникнути відхилення від рівноважних цін у багатьох випадках. Індикатор залишився на тому ж рівні - 3,0.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Не відбулося значних змін у внутрішньогалузевих платежах. Індикатор залишився на рівні 3,3.
- 2.2.2 Індикатор залишився незмінним - 3,7.
- 2.2.3 На 01.01.2008 р. заборгованість бюджетних організації перед «Укртелекомом» складала 138,7 млн. грн., що на 47,5 млн. грн. менше, ніж попереднього року. Індикатор державної заборгованості залишився на попередньому рівні - 2,7.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Рівень державної підтримки планується знизити шляхом підвищення тарифів. Показник залишається на рівні 2,7.
- 2.3.2 Практика субсидування суттєво не змінилась протягом звітного періоду, тому індикатор залишився незмінним – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Процедура призначення менеджменту для потенційно конкурентних сфер діяльності не змінилась. Індикатор залишається на рівні 2,3.
- 3.1.2 Політична та фінансова незалежність НКРЗ була підірвана конфронтацією між урядом та Президентом України. Комісія не була спроможна регулювати ринок впродовж періоду, що аналізується. Індикатор був знижений з 2,7 до 2,3.
- 3.1.3 Оскільки процес прийняття рішень НКРЗ був заблокований, важко оцінити його прозорість. Індикатор залишився незмінним – 2,7.

- 3.2 Регулювання доступу до мереж.** Очікувана приватизація «Укртелекому» та зростання кількості конкурентів на телекомунікаційному ринку загострили ситуацію навколо телефонних каналів, що перебувають під контролем державного монополіста. Приватні оператори часто відчують труднощі із доступом до них, оскільки ця процедура непрозора. Відповідно, індикатор було зменшено з 2,7 до 2,3.

ЗАЛІЗНИЦІ ТА ТРАНСПОРТ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Залізничні колії перебувають у 100% державній власності. Має місце продаж/передача під'їзних колій. Індикатор не змінився – 1,0.
- 1.1.2 Перевезення пасажирів та вантажів перебувають у 100% державній власності. Транспортно-експедиторські компанії перебувають переважно у приватній власності. Вантажні вагони - частково в приватній власності (26-30%). Індикатор не був змінений – 2,0.
- 1.1.3 Підприємства з обслуговування, будівельні та ремонтні компанії корпоратизовано, але вони перебувають у державній власності. Індикатор не був змінений – 1,7.

1.2 Управління

- 1.2.1 Залізниця регулює Державна адміністрація залізничного транспорту, яка інтегрована до Міністерства транспорту та зв'язку України. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 1.2.2 Державна адміністрація залізничного транспорту бореться за досягнення ефективного управління та прибутковості галузі. Однак втручання політиків у інвестиційну та господарську діяльність збільшилося за останній період. Індикатор зменшився з 2,3 до 2,0.
- 1.2.3 Будівництво залізничних колій та ремонт рухомого складу здійснюються державними підприємствами та державними акціонерними компаніями. Водночас, УЗ намагається залучити приватний сектор у послуги ремонту та харчування у поїздах. Індикатор не змінився – 1,7.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Залізнична інфраструктура, перевезення пасажирів та вантажів є інтегрованими до УЗ, проте мають окремі рахунки. Перехресне субсидювання прозоре з огляду на наявність окремих рахунків для вантажних та пасажирських перевезень. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 1.3.2 На УЗ покладено завдання вести управління більшою кількістю допоміжних підприємств. Індикатор не змінився – 1,7.
- 1.3.3 Залізницю розділено на 6 регіональних компаній та кілька допоміжних підприємств. Вони встановлюють тарифи на ряд послуг, окрім перевезень (наприклад, ціни за використання постільної білизни, тарифи на подачу вагонів). Однак нещодавно МТЗУ спробувало централізувати управління та контроль над більшістю державних транспортних підприємств, зокрема в залізничній сфері. Індикатор було зменшено з 2,0 до 1,7.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Вантажні залізничні тарифи визначено на рівні покриття витрат, а пасажирські тарифи постійно зростають. Однак процедура встановлення тарифів залишається непрозорою, а політичний вплив

досі помітний. Більш того, МТЗУ виступає проти пропозиції створити незалежний орган регулювання транспорту і пропонує сформувати Комісію з тарифного регулювання на залізничному транспорті у своєму складі. Індикатор зменшився з 1,7 до 1,3.

- 2.1.2 Тарифи поступово наближаються до рівня покриття витрат на експлуатацію інфраструктури та рухомого складу, а загальні витрати покриваються. Перехресне субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних зменшилося. Індикатор було збільшено з 2,3 до 2,7.
- 2.1.3 Тарифи як на вантажні, так і на пасажирські перевезення наближаються до рівня покриття витрат. Індикатор залишився на тому ж рівні - 2,0.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Платежі в межах галузі залишаються стабільними. Індикатор не було змінено - 2,7.
- 2.2.2 Грошові платежі здійснюються майже у 100% розмірі, окрім платежів за місцеві перевезення залізницею. Однак УЗ здійснює деякі заходи, спрямовані на забезпечення повної оплати за місцевий проїзд залізницею. Індикатор не змінився - 2,7.
- 2.2.3 Державні субсидії частково надаються у розмірах, передбачених у Державному бюджеті, та майже не фінансуються з місцевих бюджетів. За 2007 р. лише 42,2% (125,0 млн. грн.) вартості залізничних перевезень пільгових категорій громадян було компенсовано з Державного бюджету, а за 5 міс. 2008 р. – 33,8% (47,7 млн. грн.). Індикатор не змінився - 1,7.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Уряд і досі покладається на фінансування (пільгових) перевезень пасажирів за рахунок коштів УЗ. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 2.3.2 Субсидії виплачуються залізниці (постачальнику послуг). Індикатор не було змінено – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Керівництво операторів галузі призначає КМУ, хоча орган, який управляє залізницями, є формально відокремленим. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 3.1.2 У залізничній сфері немає незалежного регуляторного органу. Орган, відповідальний за регулювання залізниць, є частиною МТЗУ. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 3.1.3 Тарифи на пасажирські і вантажні перевезення встановлюються у законодавчому порядку. Транспортна тарифна політика розробляється з метою збільшити рівень покриття витрат тарифами. Індикатор не було змінено – 2,0.

- 3.2 **Регулювання доступу до мереж.** Доступ регулюється за допомогою державних дозволів. Індикатор залишився на рівні 1,3.

АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Автомобільні дороги загального користування перебувають у 100% державній та комунальній власності. Індикатор не було змінено – 1,0.
- 1.1.2 Послуги вантажних перевезень забезпечуються переважно приватними компаніями. Частка приватного сектору у пасажирських перевезеннях постійно зростає. Індикатор не було змінено – 3,0.
- 1.1.3 Соціальна інфраструктура, послуги та ремонтні підприємства здебільшого приватні. Будівництво та ремонт доріг забезпечують переважно державні компанії (принаймні вони є основними підрядниками). Водночас, існують плани розробки прозорих тендерних процедур як для державних, так і для приватних будівельних компаній. Індикатор не було змінено – 2,3.

1.2 Управління

- 1.2.1 Регулювання та управління дорожнім господарством відокремлені. Проте регуляторний орган (Служба автомобільних доріг України) залишається основним органом, що здійснює управління ДАК «Автомобільні дороги України». Індикатор не було змінено – 2,0.
- 1.2.2 Значних змін у процедурах планування діяльності природною монополією та прийнятті інвестиційних рішень не відбулося. Індикатор не було змінено – 2,3.
- 1.2.3 Ремонт доріг забезпечується переважно місцевими підрозділами ДАК «Автомобільні дороги України», а будівництво іноді здійснюється приватними підрядниками. Індикатор не було змінено – 2,3.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Управління автомобільними шляхами відокремлено від вантажних та пасажирських перевезень. Індикатор не було змінено – 3,3.
- 1.3.2 Будівництво та технічне обслуговування доріг відокремлено від надання транспортних послуг; деякі служби працюють на договірних умовах. Індикатор не було змінено – 2,0.
- 1.3.3 Дороги фінансуються та управляються як на державному, так і на обласному рівнях. Місцеві органи влади можуть приймати рішення про будівництво доріг, використовуючи кошти, отримані від податку на транспортні засоби. Але на практиці вони зазвичай отримують менше з Дорожнього фонду, ніж збирають. Тому частина комунальних доріг була передана під юрисдикцію «Укравтодору». Індикатор не було змінено – 2,0.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Місцева влада схвалює тарифи на місцеві перевезення пасажирів. Однак приватні компанії мають можливість домовлятися із місцевою владою щодо оптимального рівня ціни. Більш того, у липні 2008 р. уряд дозволив вільне тарифоутворення на міжобласні пасажирські перевезення. Індикатор було підвищено з 2,0 до 2,3.

2.1.2 Офіційно фінансування доріг має здійснюватись за рахунок акцизного податку та ввізного мита на нафтопродукти та транспортні засоби. Саме ці надходження спрямовуються на будівництво та ремонт доріг. Індикатор не було змінено – 2,0.

2.1.3 Рівень тарифів може бути визначений як рентабельний, оскільки пасажирські компанії мають можливість домовлятися щодо рівня цін. До того ж, ринок автомобільних перевезень розвивається на фоні падіння привабливості залізничних перевезень. Індикатор було збільшено з 2,7 до 3,0.

2.2 Платежі

2.2.1 У 2007 р. дебіторська заборгованість ДАК «Українські автомобільні дороги» та її борги (внаслідок зростання кредитів) збільшилися. Також у 2007 р. обсяги незавершеного будівництва зросли вдвічі та досягли 350,05 млн. грн. Індикатор не було змінено – 3,0.

2.2.2 Розрахунки здійснюються переважно в грошовій формі, але підприємства, що здійснюють ремонт та будівництво доріг, отримують капітальні трансферти з бюджету. Питання компенсації пільгових перевезень пасажирів залишається невирішеним. Індикатор не було змінено – 2,7.

2.2.3 Незважаючи на суттєве зростання інвестицій в дороги останніми роками, фінансування залишається недостатнім з огляду на поганий стану сектору та підготовку до Євро-2012. Індикатор залишився на рівні 2,3.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Число пасажирів пільгових категорій залишається високим, а рівень компенсації з бюджету неповним. Більш того, уряд пом'якшив бюджетні обмеження для «Укравтодору». Він дозволив залучити великі обсяги кредитів під державні гарантії для будівництва доріг у середині бюджетного року всупереч попередньому неефективному їх використанню. Індикатор було зменшено з 1,7 до 1,3.

2.3.2 Субсидювання пільгових категорій пасажирів часто здійснюється за рахунок перевізників. Проте МТЗУ розробило проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо пільгового проїзду на автомобільному транспорті». Якщо він буде прийнятий, то адресні субсидії будуть запроваджені з 2009 р. Індикатор не було змінено – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Уряд призначає керівництво Державної служби автомобільних доріг. Індикатор не було змінено – 2,3.

3.1.2 Служба автомобільних доріг України – регуляторний орган галузі і департамент МТЗУ – також включає ДАК «Автомобільні дороги України», оператора інфраструктури. Індикатор не було змінено – 2,0.

3.1.3 МТЗУ не підтримує ідею створення незалежного регулятора у транспорті. Тому цей процес гальмується. Індикатор не змінився – 2,7.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Доступ регулюється за допомогою ліцензування. Маршрути виставляються на тендери. МТЗУ прийняло ряд рішень, спрямованих на структурування ринку автомобільного транспорту, попередження нелегальних перевезень. Воно також працювало над спрощенням розподілу дозволів ЄКМТ для вантажних автомобілів, що здійснюють міжнародні перевезення. Індикатор було дещо підвищено з 3,0 до 3,3.

ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКА

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Кабінет Міністрів прийняв рішення продати контрольний пакет акцій чотирьох енергогенеруючих компаній: Донбасенерго, Західенерго, Дніпроенерго та Центренерго. Це рішення було пізніше призупинено указом Президента. Індикатор не було змінено - 3,3.

1.1.2 Атомні та гідроелектростанції залишаються 100% власністю держави. Держава залишається основним власником трьох електростанцій, що використовують видобувне паливо. Індикатор не змінився - 2,7.

1.1.3 Соціальна інфраструктура, будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії. Індикатор не змінився - 1,7.

1.2 Управління

1.2.1 Регіональні розподільчі компанії функціонують як відкриті акціонерні товариства, деякі з яких є приватними, їх діяльність регулюється НКРЕ. Приватизація регіональних розподільчих компаній запланована на 2008 р. була призупинена. Енергетична мережа управляється як частина Укренерго. Індикатор не змінився - 3,3.

1.2.2 Все ще існує політичне втручання у процес прийняття рішень. Індикатор не змінився -2,7.

1.2.3 Будівництво та ремонт мереж здійснюється обленерго. Індикатор не змінився -2,3.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Генерація, передача та розподіл відокремлені в незалежні компанії. Державні пакети акцій в компаніях електроенергетичного сектора, за винятком АЕС, були передані НАК ЕКУ. Індикатор не змінився - 3,0.

1.3.2 Рівень відокремлення є незначним. Участь приватного сектору є мінімальною. Індикатор не змінився - 1,7.

1.3.3 Питання децентралізації не розглядалося для цього сектору.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Економічна обґрунтованість тарифів для домогосподарств не змінилась. НКРЕ досі працює відповідно до постанов Кабінету Міністрів. Індикатор не змінився - 3,0.
- 2.1.2 Перехресне субсидіювання домогосподарств промисловими споживачами не змінилось. Проведення відкритих аукціонів в секторі електроенергетики було зупинено. Індикатор зменшився з 3,3 до 3,0.
- 2.1.3 Спостерігається реальна конкуренція на оптовому ринку електроенергетики. Генеруючі компанії конкурують за постачання електроенергії до ринку на базі цінових заявок. Водночас, відсутність сучасних лічильників, що дозволяють відслідковувати споживання кожної години, позбавляє кінцевих споживачів стимулів для споживання електроенергії у відповідності до кривої навантаження. Планується трансформувати оптовий ринок електроенергетики до ринку двосторонніх договорів. Індикатор не змінився - 3,0.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Індикатор не змінився - 3,0.
- 2.2.2 Середній рівень платежів обленерго до оптового ринку електроенергії є стабільний. Індикатор не змінено - 3,7.
- 2.2.3 Законом «Про Державний бюджет» передбачається 100% оплата спожитих послуг, в той час, як реальний рівень платежів є нижчим - 2,3.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії, кількість привілейованих споживачів є значною. Індикатор не змінився - 2,3.
- 2.3.2 Субсидії виплачуються постачальникам послуг - обленерго. Індикатор не змінено - 2,0.

3.0 Регуляторний та інституціональний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Керівництво НКРЕ призначається державою. Індикатор не змінився - 2,0.
- 3.1.2 НКРЕ діє відповідно до постанов Президента та Кабінету Міністрів. Індикатор не змінено - 3,0.
- 3.1.3 Розподіл коштів за електроенергію, яку постачають до оптового ринку є більш прозорим. Індикатор не змінено - 2,7.

- 3.2 **Регулювання доступу до мереж** встановлюється НКРЕ, однак законодавча база є недостатньою. Індикатор не змінено - 2,3.

ГАЗ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Магістральні та розподільчі газопроводи перебувають у державній власності. НАК «Нафтогаз України» корпоратизовано, незначні

частки деяких обласних газорозподільних компаній (облгази) перебувають у приватній власності. Індикатор не змінено - 1,3.

- 1.1.2 Весь імпорт газу в Україну здійснюється РосУкрЕнерго (РУЕ) (який є власністю Газпрому (50%) та 50 % акцій володіють фізичні особи). РУЕ постачає газ в Україну відповідно до домовленостей, укладених на національному рівні. Індикатор не змінився - 1,7.
- 1.1.3 Обов'язки іншої компанії УкрГазЕнерго була ліквідовано, НАК Нафтогаз України отримала право продажу газу промисловим споживачам. На ринку з'явився новий посередник ВАТ «Газпромзбут Україна». Будівництво та ремонт мереж здійснюється переважно НАК «Нафтогаз України». Індикатор не змінився - 1,7.

1.2 Управління

- 1.2.1 НАК «Нафтогаз України» підпорядкована Кабінету Міністрів та Президенту; однак має можливість діяти як приватна компанія. Індикатор не змінився - 2,0.
- 1.2.2 Індикатор не змінився - 2,0.
- 1.2.3 Розпочалось залучення приватного сектору до ремонту та модернізації трубопроводів. Індикатор не змінено - 1,3.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Схему поставок газу було змінено. Новоствореному посереднику Газпрому «Газпромзбут України» було надано право продажу газу в обсязі 7,5 млрд. куб. м. Індикатор не змінено - 2,0.
- 1.3.2 Мінімальний рівень відокремлення. Індикатор не змінено - 1,3.
- 1.3.3 Децентралізація не оцінювалась для цього сектору.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Все ще існує втручання держави в встановлення тарифів. Індикатор не змінено - 2,0.
- 2.1.2 Ціна газу видобутого в Україні є низькою, що не створює стимулів для видобування газу. Тарифи на газ для домогосподарств не було змінено, хоча тарифи для промислових споживачів зросли. Проблема крос-субсидіювання все ще існує в Україні. Індикатор було змінено з 2,0 до 1,7.
- 2.1.3 НКРЕ почала встановлювати граничні ціни на природний газ для кінцевих споживачів згідно з постановою Кабінету Міністрів. Індикатор не змінено - 2,0.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Зараз оплата за транзит газу здійснюється готівкою, однак НАК «Нафтогаз України» погодився сплатити 315 дол. за тис. куб. м. за російський газ споживаний на початку року (1,4 млрд. куб. м.) з правом повернення газу, утриманого в газових сховищах. Індикатор не було змінено - 3,0.
- 2.2.2 Комунальні підприємства мають значну заборгованість за газ, що постачається «Газ України». Найбільшими боржниками дочірньої

компанії «Газ України» за газ, спожитий протягом 2007-2008 рр., є підприємства Харкова (рівень заборгованості – 57%), Донецька (67%), Дніпропетровська (67%), Луганська (59%) та Львову (69%). Рівень оплати іншими групами споживачів залишився без змін. Індикатор не змінився - 3,0.

2.2.3 Держава залишається боржником; витрати постачання газу для населення покладені на НАК «Нафтогаз України». Держава тільки частково покриває витрати, пов'язані із наданням НАК «Нафтогаз України» газу для населення за низькою ціною у 2007 р., що негативно впливає на фінансовий стан компанії. Індикатор не змінено - 3,0.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Не відбулося жодних змін у тарифах для населення протягом даного періоду. Індикатор не було змінено - 2,0.

2.3.2 Ніяких змін в процедурі надання субсидій. Індикатор не змінено - 1,7.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Керівництво призначається державою, хоча НАК «Нафтогаз України» формально відокремлено. Індикатор не було змінено - 2,0.

3.1.2 НАК «Нафтогаз України» підпорядковано уряду. Індикатор не змінено - 2,3.

3.1.3 НКРЕ є регулятором сектору, що регулює діяльність природних монополій в секторі. Він не є справді незалежним, і всі рішення приймаються на політичному рівні. Індикатор не змінено - 1,7.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Доступ регулюється НКРЕ, але законодавче поле ще не визначено до кінця. Індикатор не змінено - 2,3.

ВОДОПОСТАЧАННЯ ТА ВОДОВІДВЕДЕННЯ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Природна монополія (водопровідна та каналізаційна системи), в основному, перебуває у комунальній власності. Не відбулося значних змін щодо власності в секторі. Таким чином, індикатор не змінився - 1,3.

1.1.2 Потенційно конкурентні галузі (постачання та чистка води) все ще інтегровані із природною монополією і перебувають у комунальній власності. Індикатор не змінився і залишився на рівні 1,3.

1.1.3 Будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії і також перебувають у комунальній власності. Індекс не змінився - 1,3.

1.2 Управління

- 1.2.1 Водопостачання та водовідведення здійснюється регіональними монополістами, якими управляють місцеві органи влади, які найчастіше також є і власниками підприємств. Незважаючи на законодавчі ініціативи, незалежний регуляторний орган все ще не створено. Як результат, індикатор не змінився - 2,3.
- 1.2.2 Втручання держави в процес прийняття рішень значне, місцева влада переслідує цілі соціального захисту. Індикатор не змінився - 1,3.
- 1.2.3 Залучення приватних коштів у галузі залишається на низькому рівні і забезпечується, в основному, за рахунок участі міжнародних фінансових організацій. Індикатор не змінився - 1,7.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Інфраструктура та управління в сегменті надання послуг не відокремлені. Індикатор не змінився - 1,3.
- 1.3.2 Допоміжний бізнес природних монополій та потенційно конкуруючі підприємства не відокремлені. Індикатор не змінився - 1,0.
- 1.3.3 Компанії підпорядковані місцевим органам влади. Місцева влада стала менш залежною від центральної у питаннях тарифів та інвестицій. Індикатор не змінився - 3,0.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Місцеві органи влади дещо збільшили тарифи у секторі. Однак, в цілому, тарифи не покривають витрат на надання послуг з водопостачання домогосподарствам. Політичне втручання в встановлення тарифів є високим. Індикатор не змінився - 1,7.
- 2.1.2. Тарифи для населення зросли. Індикатор не змінився - 1,7.
- 2.1.3 Потенційно конкуруючі підприємства є частиною природної монополії. Встановлення цін не є відокремленим. Індикатор не змінився - 1,3.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Основними кредиторями галузі є енергопостачальні компанії. Індикатор не змінився - 2,3.
- 2.2.2 Рівень оплати домогосподарствами залишився на тому ж рівні. Індикатор не змінився - 3,0.
- 2.2.3 Індикатор не змінився - 2,7.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Обсяг субсидіювання значно відрізняється у різних регіонах. Індикатор не змінився - 1,7.
- 2.3.2 Субсидії виплачуються компаніям, що надають послуги з водопостачання та водовідведення. Індикатор не змінився - 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Керівництво підприємств – монополій у сфері водопостачання та водовідведення призначає місцева влада. Індикатор залишився на рівні 1,7.
 - 3.1.2 У секторі немає незалежного регулятивного органу. Індикатор не змінився - 1,3.
 - 3.1.3 Незважаючи на чіткі норми встановлення тарифів, вони не є примусовими для місцевих адміністрацій: тарифи встановлюються довільно. Індикатор не змінився - 1,3.
- 3.2 Регулювання доступу до мереж.** Не існує правил для доступу до мереж. Індикатор не змінився - 1,0.