

Моніторинг інфраструктури України (МІУ)

№2/2001

Борис Додонов, Петра Опітц, Павло Суголов, Крістіан фон Хіршхаузен та Олександр Щербаков

грудень 2001

Борис Додонов, Магістр економіки: науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Дослідницькі інтереси у сфері функціонування паливно-енергетичного комплексу України.

Петра Опітц, Dr. rer. oec.: науковий співробітник Німецького інституту економічних досліджень (DIW), Берлін, та член Німецької консультативної групи при Уряді України в Києві. Спеціалізується на питаннях структурної та конкурентної політики, а також реформуванні підприємств.

Павло Суголов, Магістр економіки: науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Дослідницькі інтереси у сфері реформування та регулювання інфраструктури, зокрема, тарифної реформи та розвитку регуляторних інституцій.

Крістіан фон Хіршхаузен, Dr. rer. oec.: науковий співробітник Німецького інституту економічних досліджень, (DIW), Берлін, член Німецької консультативної групи при Уряді України у Києві, та викладач Берлінського технологічного університету (ТУ Берлін). Спеціалізується на питаннях структурної та конкурентної політики, а також реформуванні підприємств.

Олександр Щербаков, Магістр економіки: науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Дослідницькі інтереси у сфері конкурентної політики та реструктуризації середніх і великих підприємств.



Моніторинг інфраструктури України (МІУ)

**Борис Додонов, Петра Опітц, Павло Суголов,
Крістіан фон Хіршхаузен, Олександр Щербаков**

ЗМІСТ

Резюме	2
1. Вступ	4
2. Економічна політика в галузях інфраструктури України	5
2.1 Телекомунікації	6
2.1.1 Реформи у травні- листопаді 2001 року	6
2.1.2 Перспективи	8
2.2 Залізні дороги та транспорт	9
2.2.1 Реформи у травні- листопаді 2001 року	9
2.2.2 Перспективи	11
2.3 Автомобільні дороги та транспорт	11
2.3.1 Реформи у травні- листопаді 2001 року	11
2.3.2 Перспективи	12
2.4. Електроенергетика	13
2.4.1 Реформи у травні-листопаді 2001 року	13
2.4.2 Перспективи	15
3.5. Газовий сектор	16
3.5.1. Реформи у травні-листопаді 2001 року	16
3.5.2. Перспективи	17
3.6. Водопостачання та водовідведення	18
2.6.1. Реформи у травні-листопаді 2001 року	18
2.6.2. Перспективи	20
3. Додатки	21



Резюме

Друге видання Моніторингу Інфраструктури України (МІУ) є коротким оглядом політики Уряду та аналізом прогресу реформ у секторі інфраструктури. Методологія оцінювання докладно розглядається в першому виданні МІУ. Однак, слід зазначити, що до методології було внесено незначні зміни, які значно покращили порівнюваність індикаторів між галузями інфраструктури та мали лише незначний вплив на кінцеві оцінки. Необхідність внесення змін викликана неоднорідним характером показників в розрізі галузей, оскільки для досягнення певних рівнів реформ в різних галузях інфраструктури необхідні різні ступені політичних та економічних зусиль. Крім того, перегляд окремих індикаторів відбувся через надходження додаткової інформації про відповідні показники реформ.

Телекомунікації є галуззю, котра продемонструвала погіршення індикатора прогресу реформ у порівнянні із попереднім періодом. Передача державних корпоративних прав в Укртелекомі до Державного комітету зв'язку та інформатизації України, майже завершена інтеграція Укртелекому та Утелу, відкладення приватизації одночасно із випадками прийняття Укртелекомом односторонніх рішень стосовно взаємопідключення та доступу до мереж є головними подіями, що здійснили негативний вплив на ключові індикатори у галузі. Продовження зростання будівництва мереж приватними операторами та підвищення конкуренції у сегменті мобільного зв'язку є, можливо, єдиними позитивними тенденціями в галузі, які варто згадати.

Залізні дороги та транспорт продемонстрували істотне зростання загального індикатора реформ. Збільшення грошових розрахунків у секторі вантажних перевезень, усунення посередницьких компаній та краще управління рухомим складом Укрзалізницею є основними позитивними зрушеннями. Оголошення збільшення в прибутках та збільшення в інвестиційній активності поряд із корпоратизацією кількох допоміжних підприємств також свідчать про прогрес у реформах. Серед недоліків економічної політики можна навести продовження функціонування залізниці як механізму перерозподілу коштів від користувачів послуг вантажних перевезень до пасажирів та адміністративне регулювання галуззю з боку Уряду.

Автомобільні дороги та транспорт у травні-листопаді не продемонстрували суттєвого прогресу в реформуванні. Погане регулювання та управління концесійними конкурсами, недостатнє бюджетне фінансування будівництва шляхів та призупинення процесу реструктуризації існуючої корпорації залишаються серйозними перешкодами на шляху реформ. Однак, дисципліна бюджетного фінансування шляхів може покращитися вже найближчим часом в результаті виконання умов угоди з ЄБРР та створення Урядом міжвідомчої комісії з метою покращення фінансування галузі.

Електроенергетична галузь виявила незначні покращення у сфері потенційно конкурентного бізнесу та платежів кінцевих споживачів, де загальні та грошові платежі продовжують збільшуватися. Однак запланована приватизація 12 регіональних розподільчих компаній та 4 генеруючих компаній була відкладена. Ця затримка може призвести до



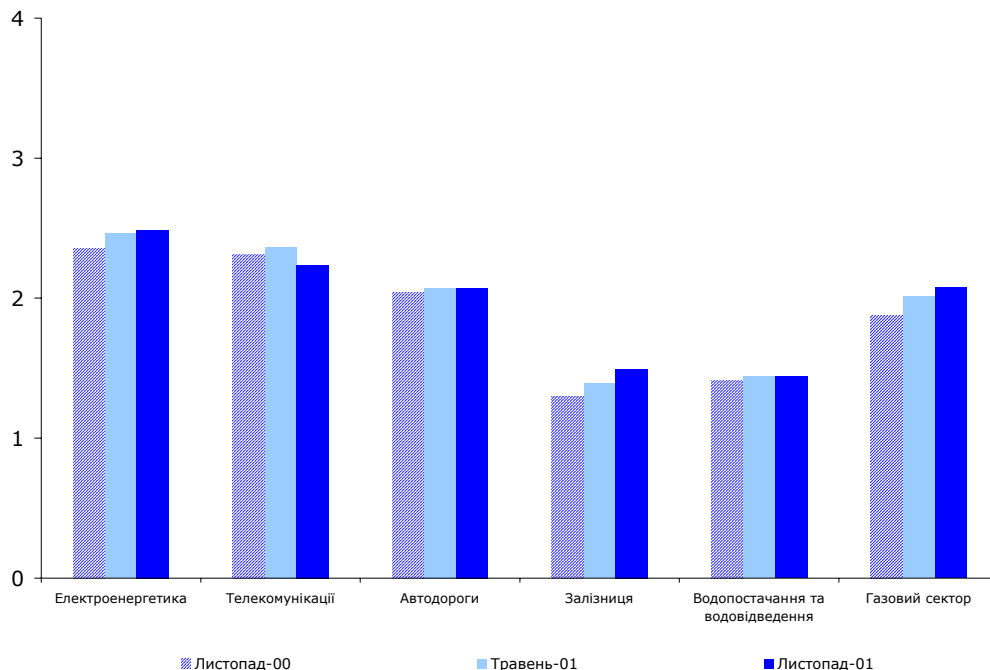
подальшої тіньової приватизації електроенергетичних компаній, як це можна було бачити на прикладі енергетичних систем "Луганськoblenergo" та "Донбасoblenergo" і трьох генеруючих станцій "Донбасенерго". До інших проблем реформування галузі можна віднести незадовільний прорес з відокремленням допоміжних підприємств та затримки у впровадженні нової системи встановлення тарифів НКРЕ, яка перебуває під постійним політичним тиском.

Газовий сектор продемонстрував збільшення у загальному індикаторі, здебільшого, завдяки істотному покращенню у платежах кінцевих споживачів та міжгалузевих платежах, включаючи грошові. Певний прогрес можна помітити у структурі власності допоміжних підприємств. Проте сектор залишається високо монополізованим, в той час як розукрупнення НАК "Нафтогаз України" мало місце лише у формальний спосіб. Викривлену структуру цін для кінцевих споживачів, відсутність законодавства для ринкового регулювання галуззю (наближеного до стандартів ЄС) та постійне втручання держави у діяльність НАК "Нафтогаз України" можна згадати серед основних проблем галузі.

Водопостачання та водовідведення - це галузь, у якій, незважаючи на нагальну потребу, реформи повністю зупинені. Існуючі компанії досі ще майже повністю перебувають у комунальній власності. Проблема неефективного використання води не розв'язується через відсутність відповідних процедур вимірювання та оцінки. Процедура встановлення тарифів залишається непрозорою і передана на розсуд місцевих органів влади. Компанії з водопостачання та водовідведення залишаються одними з основних боржників за спожиту електроенергію.

Рисунок 1.

Індикатори інфраструктури України



Джерело: власні розрахунки



1 Вступ

Лібералізація інфраструктури є проблемним питанням як для розвинених країн, так і для країн, що розвиваються. Крім "звичайних" проблем залучення приватного сектору та ефективного ціноутворення для галузей інфраструктури країн з перехідною економікою можна згадати, щонайменше, ще три проблеми. По-перше, інвестиції в інфраструктуру та формування інституційного середовища були здійснені не зважаючи на економічну ефективність. Встановлення цін, які не покривають витрати, неефективне управління та непрозорість прийняття рішень – це лише деякі проблеми, що можуть бути згадані в цьому контексті. По-друге, повне домінування державної власності в секторі сприяло підміні регулюючого середовища адміністративним контролем над підприємствами. Спотворені інституційні структури в Україні, що утворилися, замкнулися на собі та перетворилися на самодостатні. По-третє, патерналістська природа системи соціального захисту перетворила ринки інфраструктури на канали, через які здійснювалися соціальні трансферти. Таким чином, реструктуризація галузей інфраструктури перетворюється на надзвичайно важливу проблему, що вимагає постійного та надійного моніторингу, який би надавав цілісну картину, а не окремі її фрагменти. Врешті решт, в Україні мають використовуватися нові регуляторні моделі, які сприяли б розвитку конкуренції у нещодавно монополістичних секторах.

Друге піврічне видання моніторингу інфраструктури України (МІУ) надає огляд реструктуризації шести галузей української інфраструктури за методологією, яка дозволяє порівнювати прогрес у різних галузях. При розробці методології оцінки Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕДПК) використав підхід Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР)¹. Індикатори, які відслідковуються, є якісними і поділяються на три широкі категорії: (1) комерціалізація та приватизація, (2) реформа тарифної політики, і (3) регуляторний та інституційний розвиток. Двадцять один індикатор дозволяє проводити економічний аналіз на різних рівнях узагальнення. Індикатори побудовані таким чином, що відбивають ситуацію з реформами у тій чи іншій сфері на вказаний момент часу. Короткий огляд прогресу реформ в кожній галузі інфраструктури доповнюється цифровою оцінкою і забезпечує більш широкий погляд на ситуацію в різних галузях.

У цьому випуску ми коротко представляємо загальний огляд політики Уряду та змін, що відбуваються у різних галузях інфраструктури. В додатках ми зводимо наші оцінки в єдину таблицю, надаємо методологічні пояснення та детальні коментарі по кожному з індикаторів.

¹ Для більш детальних пояснень дивіться МІУ №1, Наукові матеріали No. 8, червень 2001



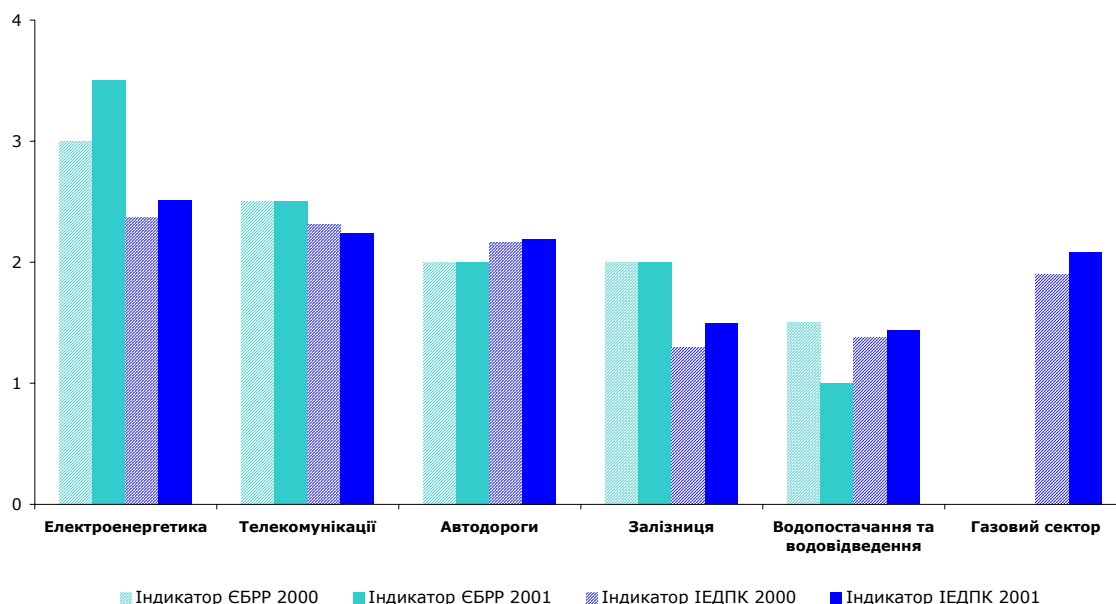
2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, травень – листопад 2001 року

Незважаючи на намагання Уряду щодо приватизації в електроенергетичній галузі та галузі телекомунікацій, прогрес, досягнутий у попередні періоди, не отримав подальшого розвитку. Кілька індикаторів, що оцінюють реформи у галузях, були зменшені. У той же час вжиті адміністративні заходи принесли істотні позитивні результати стосовно зменшення неплатежів² та, зокрема, негрошових розрахунків у галузях постачання газу та надання послуг залізничного транспорту. Також в цих галузях поступово продовжується корпоратизація допоміжних підприємств. Автомобільні дороги і водопостачання та водовідведення перебувають серед галузей із найповільнішими темпами реформ. В цих галузях існують проблеми недостатнього бюджетного фінансування, в той час як альтернативні джерела фінансування відсутні.

Індикатори ЄБРР для галузей телекомунікацій, автомобільних доріг та залізничного транспорту залишаються стабільними, в той час як оцінка електроенергетичного сектору була підвищена, а оцінка сектору водопостачання та водовідведення зменшена на п'ять десятих (див. рисунок 2).

Рисунок 2.

Індикатори інфраструктури України



Джерело: ЄБРР, Звіт про перехідні економіки, 2000 та 2001, власні розрахунки

² Заборгованість транспортного сектору перед центральним та місцевими бюджетами зменшилася на 32 млн. грн. до 26 млн. грн.



Оцінка ЄБРР залізничного транспорту приховує покращення у платіжній дисципліні та розпочату корпоратизацію допоміжних підприємств. В той же час оцінка ЄБРР телекомунікацій приховує монополізацію галузі та крок назад у відокремленні функцій регулювання та управління головним оператором - Укртелекомом. Приватизація шести енергорозподільчих компаній та затвердження процедур регулювання тарифів через обмеження норми прибутку не мали значного впливу на підвищення індикаторів ІЕДПК, оскільки нове регулювання не було належним чином запроваджене, не були розв'язані проблеми корегування тарифів та перехресного субсидування, продовжувала існувати проблема отримання платежів у грошовій формі. У секторі водопостачання та водовідведення не спостерігалось значних змін, покращення дисципліни платежів було чи не єдиним прогресивним зрушенням.

Оскільки цей моніторинг інфраструктури не покриває деякі сектори інфраструктури, ми вважаємо за доцільне коротко згадати основні зміни в цих секторах. У травні-листопаді 2001 року основними напрямками державної політики у транспортному секторі були реструктуризація компаній повітряного та морського транспорту. Міністерство транспорту розпочало реструктуризацію галузі українських аеропортів шляхом об'єднання шести найбільших з них та передачею одинадцяти регіональних аеропортів до регіональної комунальної власності, а також об'єднанням трьох головних Українських авіаліній. У галузі морського транспорту Чорноморське морське пароплавство, що має борги вдвічі більші за власний капітал, буде проведено через процедуру банкрутства, в той час як шляхом об'єднання п'яти менших компаній створена нова компанія, що буде надавати послуги з морських перевезень.

Найбільша сфера комунальних послуг – теплопостачання – є однією з найбільш повільних у реформуванні, незважаючи на численні спроби проведення реформ. Показники функціонування галузі теплопостачання дуже близькі до показників галузі водопостачання та водовідведення і вона, як і остання, практично демонструє протидію ринковим перетворенням. Тарифи, що регулюються регіональними державними адміністраціями, є вищими для промислових споживачів ніж для домогосподарств, неплатежі є досить високими, в той час як якість послуг є дуже низькою. Рівень встановлення лічильників складає близько 3%, досить широко поширеною є практика включення до рахунків послуг, які не було надано (наприклад, відсутність опалення протягом кількох днів за місяць чи істотно менша за стандарти температура опалення).

2.1 Телекомунікації

2.1.1 Реформи у травні-листопаді 2001 року

Багатообіцяючий початок реформ у секторі телекомунікацій з прийняттям Закону "Про особливості приватизації відкритого акціонерного товариства "Укртелеком" у липні 2000 та темпи його виконання до травня 2001 року не були підтримані у другій половині



року.³ Головні перешкоди на шляху реформ все ще стосуються сегменту проводових телефонних мереж. Погана прозорість процедур регулювання та регуляторне середовище залишаються основними проблемами сектору і жодних суттєвих покращень у цих напрямках не спостерігається. Відсутність чіткої довготермінової стратегії розвитку сектору телекомунікацій призводить до "броунівського руху" у економічній політиці і, з плином часу, без значного прогресу у реформах. **Національні та іноземні інвестори стикаються із більшою невизначеністю та ризиками.** Незважаючи на досить чітко визначене рішення про продаж 37% пакету акцій "Укртелекому" стратегічному інвестору та 13% шляхом привілейованого продажу працівникам та менеджменту, приватизацію "Укртелекому" ще досі не можна розглядати як реальність. Приватні інвестори стикаються із високим ступенем невизначеності через недосконалість Закону "Про особливості приватизації ВАТ "Укртелеком".

- Запланована додаткова емісія акцій, передбачена Законом, зменшить приватну частку акціонерного капіталу. Навіть якщо додатково викуплений державою пакет буде передано приватному інвестору в управління, це не додасть ні прозорості приватизаційному процесу, ні інвестиційної привабливості підприємству.
- Вимога Закону забезпечувати телекомунікаційні послуги привілейованим категоріям споживачів навіть за відсутності відповідної компенсації⁴ може ще більше відштовхнути приватних інвесторів.

Привілейована підписка на акції Укртелекому (13%) для керівництва та працівників **проходить із запізненням** графіку: протягом жовтня та першої половини листопада привілейований продаж приніс 30 млн.грн., в той час як планувалося отримати 160 млн.грн. до кінця листопада.

Все ще існують **значні перешкоди конкуренції** у секторі. Зміни у ринковій структурі шляхом інтеграції Укртелекому та Утелу у будь-якій формі, надалі погіршують конкурентне середовище через можливість перехресного субсидювання та обмеження доступу до первинних мереж. Недосконале регулювання взаємопідключення містить числені можливості для зловживання монопольним становищем з боку Укртелекому. Законодавча база для сертифікаційних процедур не є задовільною, оскільки міжнародні стандарти якості не приймаються без додаткової перевірки українськими лабораторіями, що створює можливості для дискреційного прийняття рішень.

Невідповідне регуляторне середовище погіршується відсутністю незалежного регулюючого органу в секторі. Державний комітет зв'язку та інформатизації України (ДКЗІ) на даний момент відповідає одночасно за стратегічну політику та оперативне управління в секторі. Крім того, передача корпоративних прав держави в Укртелекомі в управління ДКЗІ представляє значну стратегічну помилку, оскільки це дозволяє

³ Після відставки попереднього уряду виконання плану приватизації Укртелекому уповільнилось.

⁴ Стаття 14 Закону України "Про особливості приватизації ВАТ "Укртелеком".



сконцентрувати регуляторні функції та комерційну діяльність в одних руках.

Погіршення ситуації на ринку природної монополії створює **негативний вплив на суміжні ринки**. Так Інтернет та IP телефонія вже значно постраждали від недоліків регулювання, згаданих вище. Нещодавня тенденція входження Укртелекому до ISP сегменту поширює його монопольну владу на цей суміжний ринок.

Сегмент мобільного зв'язку представляє собою дещо кращу картину з точки зору конкуренції. Цей ринок демонструє швидке зростання: два головних оператора UMC та Київстар GSM значно збільшили кількість своїх абонентів (на 100% та 230% відповідно). Висока конкуренція здійснює тиск на тарифи для кінцевих споживачів у напрямку їх зменшення і приводить до збільшення у додаткових послугах (WAP, М-банкінг, Т-пошта тощо). В той же час ринкова структура сегменту мобільного зв'язку має перебувати під пильним наглядом, оскільки вона, здається, відповідає теоретичному твердженню про мережний ефект коли "переможець забирає все, а переможений нічого не отримує". І дійсно, решта операторів (Голден Телеком, Велком, та ДСС), що мають менші ринкові частки демонструють значно менші темпи зростання і можуть класифікуватись як маргінальні компанії (fringe firms). На даний момент два найбільших оператори мають майже рівні долі на ринку та разом охоплюють більше 94% ринку.

2.1.2 Перспективи

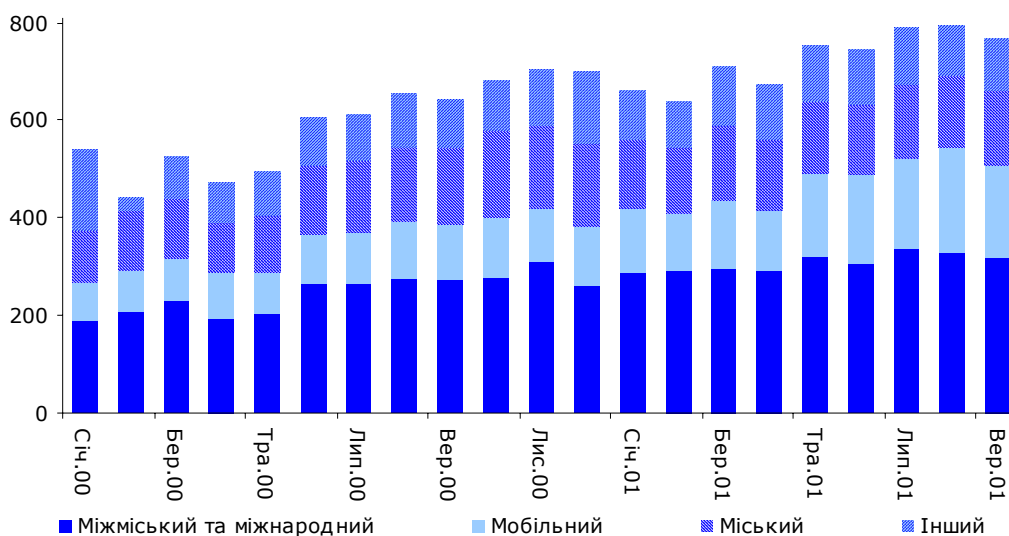
Прогрес реформ значно погіршився і це свідчить про те, що без чіткої стратегії розвитку сектору телекомунікацій його майбутнє виглядає сумним. Прийняття закону "Про телекомунікації"⁵ має покращити регуляторне середовище та встановити незалежний регулюючий орган. Основним пріоритетом у розробці законодавчої бази має бути регулювання взаємопідключення. Особливу увагу слід приділити відокремленню регуляторних та управлінських функцій ДКЗІ.

Тим не менше, зростання доходів у секторі телекомунікацій є позитивною тенденцією (див. рисунок 3). Незважаючи на поступове зменшення цін у сегменті мобільного зв'язку та підвищення якості та кількості послуг, прибутки основних операторів також збільшуються. Проте темпи зростання у всіх сегментах ринку телекомунікацій можуть бути значно збільшені у випадку швидкого та успішного відновлення реформ.

⁵ Проект Закону "Про телекомунікації" після того як він не пройшов перше читання у Верховній Раді все ще не повернуто на повторний розгляд.

**Рисунок 3.**

Доходи сектору телекомунікацій, млн.грн.



Джерело: Держкомстат, власні розрахунки

2.2 Залізні дороги та транспорт

2.2.1 Реформи у травні-листопаді 2001 року

Останні події в галузі залізничного транспорту та доріг демонструють, що, не дивлячись на покращення економічної політики всередині галузі, ці спроби не знаходять широкої підтримки з боку Уряду. Основна причина – політичне бажання продовжувати перехресне субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних, в той час коли субсидювання з державного бюджету є неможливим через відсутність коштів. В результаті залізниця продовжує функціонувати як механізм перерозподілу доходів від власників вантажів до пасажирів. Більш прозорим механізмом було б надання адресних субсидій з бюджету, після того як перевізники вантажів сплатили б податки. Ця ситуація, в цілому, демонструє, що Уряд не готовий регулювати галузь, тому і регуляторні, і управлінські функції залишені на рівні галузі.

За вказаний період можна було спостерігати окремі **покращення в управлінні галуззю**, включаючи платіжну дисципліну.

- В частині вантажних перевезень Укрзалізниця перейшла до грошових форм розрахунків та позбавилася від послуг посередницьких компаній, які значно піднімали ціну вантажних перевезень.
- Укрзалізниця покращила управління рухомим складом та очікує надходження близько 500 мільйонів доларів до кінця 2001 року від надання в оренду Росії близько 12 тисяч вантажних вагонів. Також Укрзалізниця вивела з використання на три роки 30



рефрижераторних вагонів вартістю 43,7 мільйонів гривень кожний через відсутність попиту на них⁶.

Результатом обмежень на втечу капіталу з галузі стало **оголошене збільшення прибутків та зростання інвестиційної активності**.

- За першу половину 2001 року Укрзалізниця оголосила про загальний прибуток у розмірі 253 мільйони гривень⁷, за три квартали 2001 року оголошений загальний прибуток становив 536,4 мільйони гривень.⁸
- Укрзалізниця за вказаний час здійснила значні інвестиції. Вперше за декілька останніх років Укрзалізниця придбала 30 нових вагонів за ціною 1,6 мільйонів гривень за вагон⁹. Крім того, Укрзалізниця здійснила реконструкцію київського залізничного вокзалу вартістю 683 мільйона гривень, що збільшило пропускну здатність станції з 7,5 до 18 тисяч пасажирів за день. Виконання проекту зайняло лише 6 місяців.

Перші кроки були зроблені в корпоратизації **окремих допоміжних підприємств**. Дев'ять підприємств, що входили до складу Укрзалізпрому¹⁰ розпочали трансформацію з державних підприємств у відкриті акціонерні товариства. Було сформовано державну холдингову компанію Укрзалізреммаш – два з акціонерних товариств, які можуть приватизуватися, сформували її статутний фонд, інші сім компаній будуть управлятися холдингом.

Укрзалізниці не вдалося спроби підняти **тарифи** на вантажні перевезення або збалансувати вантажні та пасажирські тарифи¹¹. Уряд, який відповідає за затвердження тарифів, залишив конфлікт інтересів нерозв'язаним. Укрзалізниця вимагала або підвищення тарифів на пасажирські перевезення та субсидій для пасажирів з державного бюджету, або збільшення тарифів на вантажні перевезення. Міжвідомча робоча група, створена Кабінетом Міністрів для вивчення ціноутворення в галузі, запропонувала накласти мораторій на підвищення тарифів на вантажні перевезення та запровадити нову тарифну систему, яка би

⁶ В цілому Укррефтранс управляє близько 500 рефрижераторними вагонами. Більшість колишніх споживачів послуг Укррефтрансу зараз використовують автомобільний транспорт, а спроби надати рефрижераторні вагони в оренду російським компаніям виявилися невдалими.

⁷ За першу половину 2000 року оголошений прибуток становив 100 мільйонів гривень.

⁸ Інформація надана Радою національної безпеки та оборони.

⁹ За останні роки Укрзалізниця ремонтувала старі вагони замість закупівлі нових через недостатню кількість коштів. За останні 10 років Укрзалізниця, в цілому, закупила 108 нових пасажирських вагонів, в той час коли попит на нові вагони був 1000 вагонів щорічно.

¹⁰ Укрзалізпром складається з підприємств, що спеціалізуються на ремонті рухомого складу залізниць, виробництві автоматичного обладнання, обладнання для дистанційного управління та іншого обладнання для Укрзалізниці.

¹¹ Укрзалізниця отримала близько 1,8 мільярда збитків від транспортування пасажирів у 2000 році. Більша частина збитків – 891 мільйон гривень – припадає на пасажирські перевезення приміським (електричним) залізничним транспортом.



дозволила знизити тарифи. Проте, міжвідомча робоча група не надала детальних пропозицій. В той час, коли проблема збалансування тарифів залишається актуальною, проблема підвищення тарифів залишається під питанням, оскільки вища прибутковість може бути досягнута через більш ефективну – зменшуючу витрати – політику.

2.2.2 Перспективи

Уряд України все ще не зміг запровадити реформи системи встановлення тарифів. В цілому, це вимагає вдосконалення обліку витрат та збалансування тарифів для усунення перехресного субсидювання. Ті факти, що протягом останніх шести місяців здійснювалися величезні інвестиції та оголошувалося про значні прибутки, в той час коли здійснювалося значне субсидювання пасажирських перевезень, говорять про значний тягар тарифів на вантажні перевезення та/або неповний облік витрат у галузі. Тому, рішення Уряду обмежити збільшення тарифів на вантажні перевезення було правильним. Але мають здійснюватися і подальші кроки у збалансуванні тарифів.

Управління галуззю залізних доріг може стати більш ефективним, коли залізнична інфраструктура буде повністю відокремленою від підприємств з її будівництва та ремонту, а також операторів, що надають транспортні послуги. Відокремлення та корпоратизація допоміжних підприємств та соціальної інфраструктури можуть бути прискорені; також можна здійснити приватизацію окремих допоміжних підприємств. Більш довгостроковою перспективою є відокремлення операторів вантажних та пасажирських перевезень від оператора залізничної інфраструктури. Транспортні підприємства можуть створюватися як регіональні монополії та фінансувати залізничну інфраструктуру, яку вони використовують.

Більш ринкова діяльність Укрзалізниці сильно залежить від керівництва: навіть якщо позитивні зміни й здійснюються, вони можуть бути легко перекресленими. Загроза цього залишатиметься поки Укрзалізниця, щонайменше, не буде відокремленою від Міністерства транспорту та не керуватиметься ринковими принципами. Пізніше Укрзалізниця може бути розділеною на регулюючий орган та оператора, що здійснює управління залізничною інфраструктурою.

2.3 Автомобільні дороги та транспорт

2.3.1 Реформи у травні-листопаді 2001 року

Відсутність змін у політиці фінансування доріг не принесла в галузь жодних змін. Хоча і було оголошено концесії на автомобільні дороги Львів-Броди, кордон з Російською Федерацією – дорога Київ-Харків-Довжанський та дорогу Київ-Вінниця, вони навряд чи здатні привабити інвесторів. Причини полягають в численних недоліках законодавства з регулювання концесій та поганому управлінні концесійними тендерами. В той же час, державний бюджет не забезпечує у повному обсязі фінансування Державної корпорації з будівництва, ремонту та



утримання автомобільних доріг (Укравтодору) (фактично державний бюджет профінансував тільки 80% запланованої суми), в той час, вже під час затвердження бюджету було очевидно, що заплановані кошти є недостатніми.

Проте можна очікувати покращення **дисципліни фінансування автомобільних доріг**. 18 жовтня Кабінет Міністрів створив Комісію з реформування системи фінансування будівництва та ремонту доріг. Це відбулося як наслідок ратифікації угоди між українським Урядом та ЄБРР. Угода передбачає відновлення магістралі Київ-Чоп¹². Однією з умов виконання угоди є повне фінансування Укравтодору.

Можна очікувати, що регулювання та управління галуззю автомобільних доріг буде відокремленим. Це пропонується Указом Президента "Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України" від 8 листопада 2001 року.

2.3.2 Перспективи

Фінансування доріг залишається основною проблемою українського Уряду. Нажаль, українське законодавство обмежує створення привабливих умов для інвестицій у будівництво доріг, оскільки недооцінює роль попиту на їх використання. Покращення державної бюджетної дисципліни при фінансуванні дорожніх робіт та залучення інвестицій міжнародних фінансових організацій поки що можуть бути єдиним шляхом залучення інвестицій.

Спроби залучити приватні інвестиції в будівництво нових доріг, а не відновлення існуючих доріг, свідчать про неправильні **пріоритети**, що встановлюються Урядом. Угода про отримання кредитів від ЄБРР, що ставить за пріоритет відновлення доріг, може відіграти позитивну роль. Отримані знання з фінансування проектів відновлення доріг пізніше можуть бути використані при розробці концесій на будівництво автомобільних доріг.

Відокремлення управління автомобільними дорогами та їх будівництва може бути прискореним з прискоренням **відокремлення регулювання та управління галуззю** відповідно по президентського Указу. Також можна очікувати, що розпочнеться корпоратизація державної корпоратизації з будівництва доріг. **Перед корпоратизацією можливо буде необхідно розділити існуючу корпорацію** на декілька окремих компаній та в подальшому корпоратизувати ці компанії окремо. Ефективність будівництва та ремонту доріг може бути покращена, якщо роботи виконуються приватними підприємствами-переможцями конкурсів, при тому що відповідні конкурси проводитимуться у прозорий спосіб. Не буде мати значення, яким чином будуть створені приватні будівельні компанії – через приватизацію державних підприємств чи створення нових приватних компаній.

¹² Дорога, що з'єднує Київ та західний український кордон, є частиною міжнародного транспортного кордону № 5.



2.4. Електроенергетика

2.4.1 Реформи у травні-листопаді 2001 року

Проблеми, пов'язані із запровадженням ефективного корпоративного управління, були серед основних протягом останніх місяців. **Приватизація** 12 енергопостачальних компаній (обленерго) та енергогенеруючих компаній згідно з планом приватизації, а також продаж окремих активів цих компаній була **призупинена президентським указом**. Офіційним поясненням цього рішення стало невдоволення наслідками приватизації шести енергопостачальних компаній у квітні 2001 року. Нижчі за очікувані доходи були відповідно наслідком нижчого за очікуване числа учасників при проведенні тендеру. Однак чинники призупинення приватизації можливо були іншими. Необхідні підвищення тарифів, що були узгоджені під час приватизаційного процесу, є також однією з ймовірних причин.

Величезні борги енергогенеруючих компаній стали зручним засобом для їх "холодної приватизації". Продаж за борги 3 з 5 генеруючих станцій (Луганської, Зуєвської та Курахівської), що перебували у власності "Донбасенерго", ставить під питання подальшу прозорість приватизації генеруючих компаній. Ці станції було реалізовано за газові борги на аукціоні. Всі намагання держави повернути станції у власність "Донбасенерго" закінчились безрезультатно. Наслідком стала втрата "Донбасенерго" частини своєї капіталізації. Цей продаж також спричинив різке падіння вартості акцій всіх інших електроенергетичних компаній – курсовий індекс електроенергетики впав на 32% порівняно з початком року. В травні 2001 року Кабінет Міністрів заборонив продаж за борги енергетичних компаній. Однак до них можуть застосовуватись процедури банкрутства. Зараз процедури банкрутства ініційовані проти двох інших енергогенеруючих компаній.

Наслідком скандальної приватизації частини "Донбасенерго" стало прийняття Верховною Радою закону, що вводить мораторій на продаж власності підприємств за борги, де частка державної власності перевищує 25%. Впровадження цього закону не лише припинило б так звану "холодну приватизацію" (передачу частки власності енергетичних компаній кредиторам для покриття боргів), але й також на певний час зупинило б приватизаційний процес повністю. Однак на цей закон було накладено вето Президента й він має бути знову розглянутий у парламенті. Така нестабільність законодавчої бази не сприяє підвищенню довіри до Уряду, а також негативно впливає на прозорість функціонування сектора.

Допоміжні підприємства не були відокремлені й залишаються частиною природної монополії та потенційно конкуруючих підприємств.

Національна комісія регулювання електроенергетики (**НКРЕ**) **відклала до кінця листопада 2001 року впровадження нової методології встановлення тарифів на електроенергію**, що була прийнята в квітні 2001 року на вимогу нових власників обленерго. Намагання підвищити тарифи були заблоковані переважно обласними державними адміністраціями, оскільки методологія передбачає регулювання ставки прибутку, включаючи ставку прибутку на нові

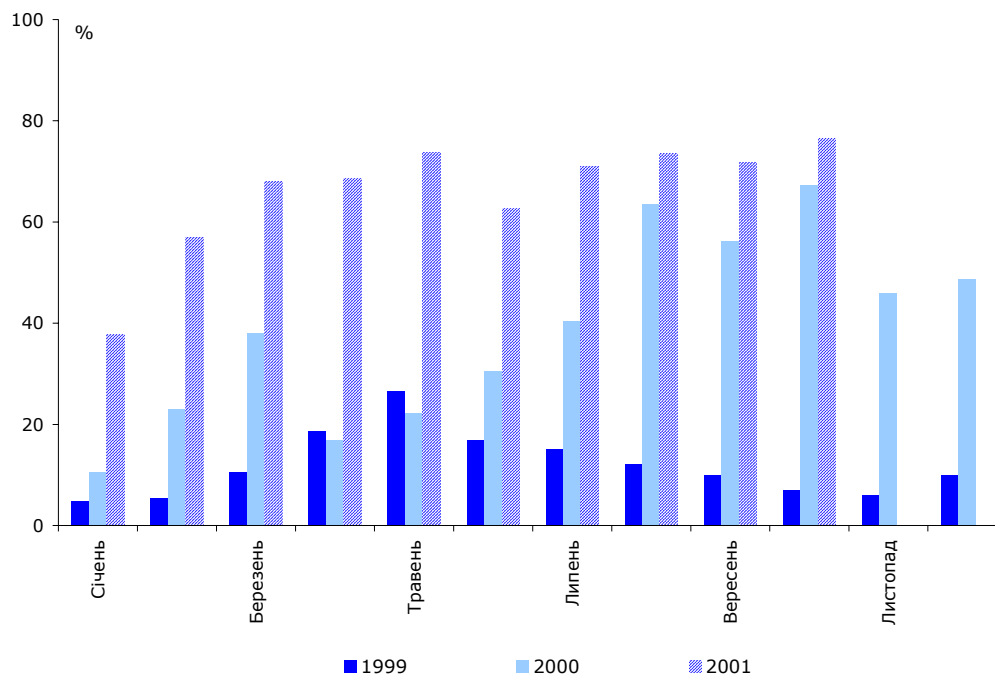


інвестиції, що є досить високими та включення частини комерційних втрат обленерго до тарифу, та її впровадження неминуче призвело б до підвищення тарифу. Тарифи на передачу та постачання були підвищені для чотирьох з шести приватизованих компаній лише у кінці листопада й частина цього підвищення була досягнута за рахунок зниження ціни для енергогенеруючих компаній, при цьому НКРЕ залишила тариф для населення без змін. В той же час як тарифи для решти двадцяти трьох енергопостачальних компаній продовжують розраховуватись за старою методологією. Таким чином, впровадження нової методології не призвело до усунення перехресного субсидіювання, а лише поставило приватизовані під час "другої хвилі приватизації" обленерго у привілейоване становище порівняно з усіма іншими.

В травні-жовтні 2001 року **рівень платежів обленерго в грошовій формі** до ДП "Енергоринок" **значно зріс** порівняно з попереднім періодом та стабілізувався на рівні близько 70%. Намічений 100% рівень розрахунків грошовими коштами є недосяжним, доки всі боржники не відключалися б від постачання електроенергії. Зокрема, в червні 2001 року електроенергія була відключена 75,5% боржників, в той час як їхня заборгованість становила лише 38,6%.

Рисунок 4.

Платежі обленерго в грошовій формі (% від відпущеної електроенергії)



Джерело: НКРЕ, Інтерфакс

Пільги та субсидії окремим групам споживачів надаються шляхом непрямого субсидіювання. Згідно з постановою Кабінету Міністрів¹³,

¹³ Кабінет Міністрів України, Постанова № 52 від 24.01.01 "Про затвердження Порядку перерахування субвенцій на фінансування пільг і субсидій населенню



відшкодування втрат регіональним енергопостачальникам внаслідок надання послуг пільговим категоріям споживачів має здійснюватись з відрахувань НАК "Нафтогаз України" до Державного бюджету від діяльності, пов'язаної із транзитом російського газу. Одним із наслідків боргів НАКу є неможливість обленерго отримати компенсацію за надання послуг пільговим споживачам. Як результат, заборгованість бюджету до цього часу неліквідована.

Законодавча база, що регулює діяльність НКРЕ, є недосконалою й незалежність комісії не може бути забезпечена.¹⁴ Президент наклав вето на новий закон про функціонування оптового ринку електроенергії, який був прийнятий Верховною Радою. Цей закон передбачав заміну існуючої моделі "пул" на модель "двосторонніх контрактів".¹⁵

2.4.2 Перспективи

Уряд планує продовжити приватизацію обленерго, що залишаються у державній власності, хоча це може відбутися лише після парламентських виборів у березні 2001 року. Прозорість приватизаційного процесу є необхідною умовою задля привабливості українських енергетичних компаній для іноземних інвесторів та недопущення "холодної приватизації" за більш низькими цінами.

Незважаючи на поточні проблеми, пов'язані із підвищенням тарифів, Уряд має виконати свої зобов'язання перед новими власниками. Подальше зволікання із підвищенням тарифів може вплинути на зміну інвестиційних планів обленерго та знизити зацікавленість потенційних інвесторів до обленерго, що перебувають у державній власності. Паралельно тарифи мають бути пристосовані до критеріїв ефективності, тобто споживачі мають сплачувати вартість постачання електроенергії плюс узгоджену ставку доходності. НКРЕ може замінити регулювання ставки доходності на регулювання цінових границь (profit cap regulation), що дасть змогу забезпечити на початковому етапі таку саму доходність, але одночасно надасть більш потужні стимули для мінімізації витрат.

Регулювання буде покращено при прийнятті законів "Про НКРЕ" та "Про оптовий ринок електроенергії", який має включати правила регулювання доступу незалежних постачальників до транспортних та розподільчих мереж.

на оплату електроенергії, природного та скрапленого газу і житлово-комунальних послуг.

¹⁴ НКРЕ функціонує на основі відповідного Указу Президента. Все ще спостерігається постійне втручання державних структур у справи, що стосуються її компетенції.

¹⁵ Якщо цей закон було б підписано, належне його впровадження вимагало б введення нової комплексної правової системи. Крім того, інвестиції у функціонування моделі "пул", які вже було здійснено до цього часу, могли виявитися даремними.



3.5. Газовий сектор

3.5.1. Реформи у травні-листопаді 2001 року

Газовий сектор все ще характеризується високим рівнем монополізації. Українська державна вертикально інтегрована компанія НАК "Нафтогаз України" володіє та керує українською газотранспортною системою, а також добуває більшість газу на території України (близько 97%). Її доля на оптовому ринку газу складає близько 80%, в той час як решта 20% утримується компанією "Ітера". **Поділ НАК "Нафтогаз України" на окремі компанії був суто формальним**, а питання щодо справжнього розукрупнення чи приватизації окремої частини бізнесу не піднімалось протягом другої половини року. Однак новостворена приватна компанія ТОВ "Трансбудсервіс" повинна отримати контракти на модернізацію та оновлення магістральних трубопроводів, газоперекачувальних агрегатів та іншого обладнання.

Модернізація газотранспортної системи, основні фонди якої були значно зношені з радянських часів,¹⁶ неможлива без проведення тарифної реформи. **Структура цін на газ для кінцевих споживачів досить сильно викривлена.** Ціни для населення, бюджетних установ усіх рівнів, підприємств комунальної теплоенергетики та котельних промислових підприємств є значно нижчими ніж для промисловості (див. таблицю 1), в той час як витрати на розподіл для першої групи повинні бути вищими.

Таблиця 1.

Ціни на природний газ у сусідніх країнах з перехідною економікою у 2000 році (доларів США за тисячу м³)*

Країна	2000	
	Промислові споживачі	Приватні споживачі
Чеська республіка	112,0	133,2
Угорщина	94,7	112,6
Польща	101,9	155,4
Словацька Республіка	76,9	74,7
<i>Україна**</i>	<i>63,3</i>	<i>33,6</i>

* Ціни включають транспортування та розподіл

** постачались НАК "Нафтогаз України"

Джерело: IEA/OECD, Quarterly Statistics, II/2001; Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України та власні розрахунки

¹⁶ Згідно розрахунків українських експертів, 17% основних газових магістралей та 25% газоперекачувальних агрегатів є повністю зношеними, близько 35% ізоляційних матеріалів основних газових магістралей мають бути повністю замінені, більше 30% газорозподільчих станцій потребують реконструкції, маже всі підземні сховища газу мають бути технічно переобладнані. Джерело: презентація "Українська Газотранспортна Система", зроблена 10.07.01 українськими членами FIAC Oil & Gas Working Group. Однак, представники НАК "Нафтогаз України" вважають ці цифри не зовсім коректними, оскільки вони відображають плановий час використання обладнання та не враховують той факт, що реальна амортизація обладнання є нижчою.

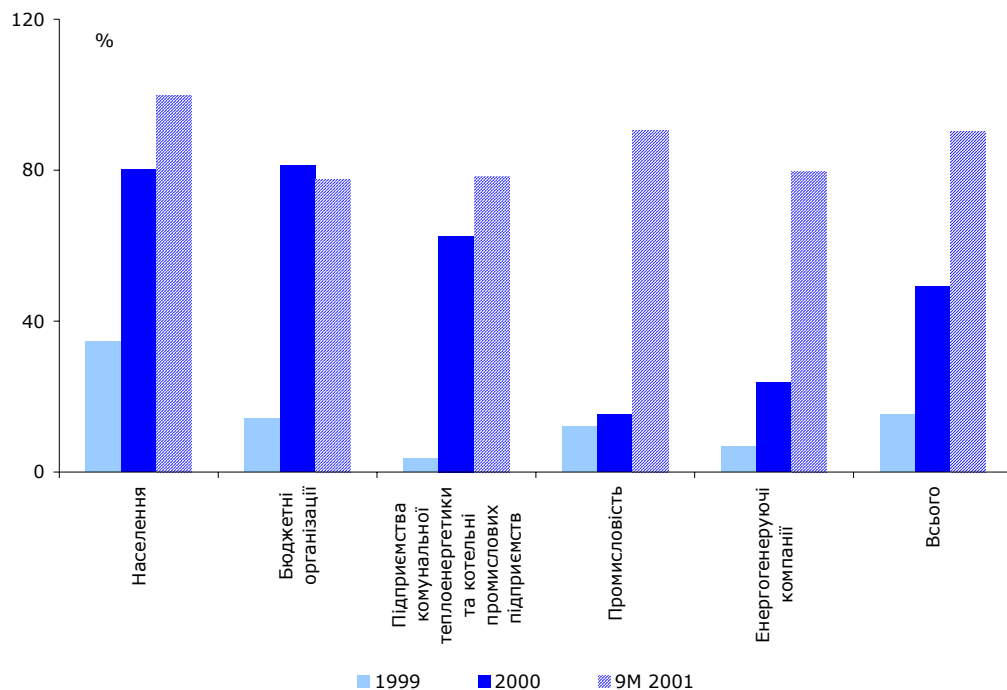


Більш того, у порівнянні з іншими країнами з перехідними економіками, ціни на природний газ для кінцевих споживачів в Україні не тільки мають викривлену структуру, але й їх абсолютний рівень є значно нижчим відповідного рівня цін у сусідніх країнах з перехідною економікою (див. таблицю 1).

В травні-жовтні 2001 року **рівень як сукупних платежів, так і платежів в грошовій формі, значно зріс** порівняно з попередніми періодами. Протягом перших десяти місяців споживачі сплатили НАК «Нафтогаз України» близько 92,7% від вартості спожитого газу, включаючи 90% грошовими коштами, в той час як відповідні цифри становили 77% та 45% у 2000 році та 39% та 15% у 1999 році (див. рисунок 5).

Рисунок 5.

Розрахунки з НАК «Нафтогаз України» в грошовій формі (% від отриманого природного газу)



Джерело: Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України, «Енергобізнес» № 42 (216), 16-22 жовтня 2001 р.

2.5.2. Перспективи

Владні повноваження та незалежність регулюючого органу (НКРЕ) мають бути збільшені та необхідно створити стимули для нових учасників на ринку. Також має бути розроблено та впроваджено нове законодавство, що регулює доступ третьої сторони (ДТС) (third party access (TPA)), та методологію визначення плати за доступ. Це



дозволить підвищити конкуренцію в галузі та захистити нові компанії від застосування існуючою монополією її монополістичного становища.¹⁷

Першим етапом розукрупнення НАК "Нафтогаз України" повинно стати відокремлення "Укргазвидобування", "Укртрансгаз" та ТД "Газ України", в окремі компанії не підпорядковані НАКу. Поділивши НАК "Нафтогаз України" на різні й значно більш керовані компанії, Україна змогла б значно підвищити привабливість сектора для іноземних інвесторів. Однак опір з боку керівництва НАКу такій реструктуризації може бути дуже значним.

Хоча платіжна дисципліна значно покращилась порівняно з попередніми роками, рівень оплати спожитого природного газу залишається все ще нижчим за 100% та досягнення цього цільового рівня вимагає впровадження таких непопулярних заходів як відключення від газопостачання. Однак, враховуючи парламентські вибори у березні 2002 року, відключення таких основних боржників як підприємства теплоенергетики виглядає малоімовірним.

В той час як прийняття законодавства щодо регулювання ДТС та удосконалення методології встановлення тарифу на послуги з транспортування та розподілу, а також підвищення рівня платежів кінцевих споживачів можна досягнути досить швидко, то розукрупнення та приватизація НАК "Нафтогаз України" можуть зайняти значно більш тривалий час.

3.6. Водопостачання та водовідведення

2.6.1. Реформи у травні-листопаді 2001 року

Незважаючи на нагальну потребу в реформах послуг з водопостачання та водовідведення, жодних значних реформ здійснено не було. **Існуючі компанії перебувають переважно в комунальній або державній власності.**¹⁸ Тільки в окремих випадках, коли міжнародні фінансові організації такі як Світовий Банк чи ЄБРР фінансували проекти модернізації мереж, було покращено корпоративне управління. Хоча законодавча база дозволяє передачу цих послуг у концесію, ця форма управління власністю не набула поширення.

¹⁷ Зокрема, російські нафдобувні компанії (ЛУКОЙЛ та РОСНЕФТЬ) виявили бажання реалізувати природний газ на українському ринку, що повинно підвищити конкуренцію та призвести до зниження цін. (Джерело: Андрій Боярунець, 13-24 серпня 2001 р., "Примусова конкуренція", *Компаньйон* №32-33, ст.45-46)

¹⁸ На початок 2000 року існували 434 компанії, що надавали послуги з водопостачання та водовідведення: 348 у комунальній власності, 56 у колективній, 22 у державній, 7 у приватній та 1 у власності іноземних міжнародних організацій та представництв іноземних держав. Джерело: ПАДКО, *Історія тарифної реформи в Україні*, серпень 2001 року. Слід зауважити, що за критеріями ефективності колективна власність може бути порівняна до державної.



Незадовільні організація обліку споживання¹⁹ та встановлення плати за спожиті послуги призвели до значно вищого споживання води у порівнянні з західними країнами. Споживання води міським населенням перебуває у межах від 320 до 600 літрів на одну особу, в той час як у розвинутих індустріальних країнах цей показник перебуває у межах від 150 до 240 літрів.

Втрати води у мережах складають близько 30%, однак норми споживання можуть бути значно вищими за реальне споживання й можливо дозволяють компаніям покривати ці втрати. Зокрема, у Київській області у тариф закладено втрати в мережах у розмірі 5%, в той час як Одесаводоканал оцінює цю цифру в розмірі 40%. Більш того, норми споживання можуть відрізнятись більш ніж вдвічі у різних регіонах чи навіть у межах однієї області (наприклад, Горлівка та Маріуполь у Донецькій області). Така ситуація склалась через нездатність Антимонопольного комітету захистити споживачів від використання природною монополією свого становища на ринку.

Тарифи на послуги водопостачання та водовідведення встановлюються обласними державними адміністраціями.²⁰ Встановлена наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України (Держбуд) методологія "Методичні рекомендації щодо розрахунків економічно обґрунтованих тарифів на житлово-комунальні послуги"²¹ є тільки рекомендаційною та її впровадження залежить від ставлення до неї обласних державних адміністрацій. Ця методологія передбачає регулювання тарифів згідно моделі "витрати плюс". Такий тип регулювання є досить неефективним та має наступні значні недоліки:

- Підприємства переоцінюють свої витрати та об'єми споживання домогосподарств (більшість з яких не мають лічильників)
- Компанії не мають стимулів для підвищення ефективності через скорочення кількості працівників та споживання ресурсів, оскільки мають можливість перекласти ці витрати на споживачів.

Обласні адміністрації мають можливість встановлювати тарифи для домогосподарств, що не покривають витрати, але також зобов'язані одночасно покривати збитки компаній від надання послуг нижче собівартості.²²

Тарифи для промислових споживачів є в декілька разів вищими за тарифи для домогосподарств. Зокрема, це співвідношення становить близько дев'яти у Маріуполі, близько шести у Миколаєві, та близько трьох у Полтаві. В окремих містах тарифи на водопостачання для промислових підприємств є вищими ніж тарифи для домогосподарств

¹⁹ В середньому тільки 16% житлових будівель мають встановлені лічильники

²⁰ Постанова Кабінету Міністрів №1548 від 25 грудня 1996 року "Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)".

²¹ Наказ Держбуду № 78 від 29 березня 1999 року.

²² Постанова Кабінету Міністрів № 1168 від 28 жовтня 1997 року. "Про вдосконалення системи державного регулювання тарифів на житлово-комунальні послуги".



навіть якщо тарифи для останніх покривають сукупні витрати. Обласні державні адміністрації на практиці керуються більше політичними міркуваннями при встановленні тарифів, ігноруючи при цьому в значній мірі критерії ефективності.

Підприємства сектора все ще залишаються одними з найбільших боржників за електроенергію. Після здійснення низки відключень від енергопостачання новими власниками енергопостачальних компаній водопостачальні компанії пообіцяли оплачувати поточне споживання електроенергії в розмірі 100% та поступо погасити накопичену заборгованість. Однак, вони не в повній мірі виконують ці зобов'язання та можуть бути знову відключені від енергопостачання найближчим часом.

2.6.2. Перспективи

Кількість встановлених лічильників повинна бути збільшена якомога швидше. Компанії з водопостачання та водовідведення втраять можливість компенсувати свої величезні втрати у мережах та інші наслідки неефективності у роботі шляхом включення їх у необґрунтовані норми споживання, й таким чином отримують стимули до мінімізації витрат. Сьогодні, за існування значної різниці між нормами та реальним споживанням, відсутні стимули для керівництва компаній з водопостачання та водовідведення запровадити ефективний облік споживання.

Український уряд та обласні державні адміністрації також повинні працювати у напрямку підвищення привабливості сектора для потенційних інвесторів. Для досягнення цієї мети тарифи мають бути суттєво переглянуті (перші кроки вже були зроблені в окремих регіонах). Тарифи мають бути знижені для промисловості у всіх регіонах та підвищені для населення у окремих регіонах. Більш того, заміна регулювання "витрати плюс" на регулювання максимальної ціни (price cap) надасть навіть більш потужні стимули для зниження витрат. Компанії також мають вирішити проблеми з неплатежами, особливо стосовно тих споживачів, що відмовлялись сплачувати свої рахунки на протязі значного проміжку часу.

Запровадження цих рекомендацій також вимагає застосування непопулярних заходів. Напередодні парламентських виборів це видається малоімовірним.



Додаток 2. Опис індикаторів інфраструктури

В цьому додатку представлені критерії оцінки кожного індикатора.

1 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, та оцінка підвищується разом з відокремленням, корпоратизацією та приватизацією. Максимальна оцінка ставиться, коли потенційно конкуруючі підприємства перебувають в 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 та 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 регулюючий та управляючий органи. Максимальна оцінка виставляється за умови, що природна монополія управляється приватною компанією і тільки незалежний регулюючий орган може втручатися в її діяльність, який діє згідно з законом про його 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 з підвищенням 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 сектору в виконанні замовлень.** Оцінка один означає відсутність приватного сектору серед будівельних, обслуговуючих, ремонтних підприємств і т.д.; оцінка підвищується разом з підвищенням участі приватного сектору 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 з розукрупненням галузі. Максимальна оцінка виставляється за умови, що послуги надаються 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 з 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 в прийнятті рішень щодо тарифів та інвестицій на регіональному рівні. Найвища оцінка виставляється, коли природна монополія поділена на конкуруючі регіональні монополії.

2 Реформа тарифної політики

2.2.1 Структура тарифів

- 2.2.2 **Політичні міркування чи регулюючий орган.** Оцінка один означає значне політичне втручання в процес встановлення тарифів; оцінка підвищується разом зі зменшенням політичного втручання. Максимальна оцінка відповідає встановленню тарифу компанією, що регулюється незалежним регулюючим органом, на рівні, коли він покриває витрати.
- 2.2.3 **Цінова політика природної монополії.** Оцінка один відповідає встановленню ціни нижче витрат, що також супроводжується перехресним субсидюванням. Оцінка підвищується разом із досягненням тарифом рівня, що покриває витрати, та одночасним зменшенням перехресного субсидювання.
- 2.2.4 **Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств.** Оцінка один означає недостатність величини тарифу для покриття витрат та зростає разом з встановленням тарифу згідно з принципами конкурентного ринку.

2.2 Платежі

- 2.2.5 **Внутрішньогалузевий рівень платежів.** Оцінка один характеризує постійно зростаючі заборгованості та здійснення трансакцій в негрошовій формі. Оцінка зростає за умови здійснення трансакцій в грошовій формі та зниження рівня заборгованостей до нульового рівня.
- 2.2.6 **Рівень оплати послуг кінцевими споживачами.** Оцінка один означає низький рівень платежів кінцевих споживачів (домогосподарств, підприємств та бюджетних організацій) за



отриманні послуги та зростаючі заборгованості. Оцінка зростає, коли досягається прогрес в збиранні платежів та послуги оплачуються в повному об'ємі. Крім нелінійної шкали оцінки індикаторів стосовно покращення відсоткової оплати послуг у кожному секторі, шкала оцінки також неоднорідна стосовно окремих секторів. Шість секторів поділені на дві групи згідно з необхідними зусиллями, що необхідно прикласти для досягнення різних рівнів платежів. Телекомунікації та автомобільні дороги включені до першої групи, де досить легко досягнути високого рівня платежів. В той час, як залізні дороги, електроенергетика, газовий сектор та водопостачання та водовідведення включені до другої групи, де навіть незначні зусилля для покращення платіжної дисципліни потребують значних зусиль.

2.2.7 Бюджетна заборгованість. Оцінка один відповідає заборгованості бюджету за спожиті послуги, а також бюджетній заборгованості по виплаті компенсацій для пільгових споживачів. Оцінка підвищується за умови, що заборгованість прямує до нульового рівня.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Рівень субсидій. Оцінка один означає, що окремі споживачі отримують субсидії з бюджету в явній чи неявній формі. Так, 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 перераховуються постачальнику послуг та надаються непрозорим шляхом; оцінка покращується коли процес стає більш прозорим та цінову компенсацію замінює компенсація доходу .

3 Регіональний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

3.1.1 Призначення органів управління на конкуруючих підприємствах. Оцінка один означає, що керівництво підприємства призначається державними посадовими особами; оцінка покращується, коли керівництво вибирається на зборах акціонерів та досягає максимуму, коли акціонерами є приватні компанії або окремі індивідууми.

3.1.2 Незалежність регулюючого органу, включаючи політичні впливи. Оцінка один виставляється галузі, що функціонує як державний департамент; оцінка покращується при створенні відокремленого державного органу та створенні регулюючого органу; найвища оцінка виставляється за умови, що регулюючий 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 разом з обов'язками державних органів. Оцінка покращується разом з 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 визначається державними органами чи оператором, що перебуває в державній власності вибірково. Оцінка зростає, якщо доступ регулюється незалежним регуляторним органом, або визначається шляхом переговорів, або визначається на тендері.



Додаток 3. Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (травень- листопад 2001)

Телекомунікації

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Первинні телефонні мережі залишаються у 100% державній власності. Розвиток приватних телефонних мереж є незначним, проте їх кількість поступово зростає. Індикатор зріс з 1,3 до 1,7.
- 1.1.2 Ринок міжнародного телефонного зв'язку включає кількох приватних операторів, проте інтеграція Утелу та Укртелекому перетворила найбільшого оператора міжнародного зв'язку у фактично державне підприємство. Інтернет-провайдери та оператори мобільного зв'язку в більшості перебувають у приватній власності. Оцінку було знижено з 2,7 до 2,3.
- 1.1.3 Будівництво та утримання мереж здійснюється підприємствами державної власності. Нові підприємства будують приватні міські мережі, проте їх частка залишається незначною, тим більше враховуючи досить високу швидкість будівництва мереж державними підприємствами.

1.2 Управління

- 1.2.1 ДКЗІ виконує три функції: (1) стратегічна політика, (2) оперативне регулювання та (3) управління корпоративними правами держави в Укртелекомі, які не можуть здійснюватись єдиним органом. Одночасне виконання регуляторних та управлінських функцій негативно впливає на обидві функції. Індикатор зменшився з 2,0 до 1,7.
- 1.2.2 Будівництво телефонних мереж, інтеграція Утелу та Укртелекому та інші інвестиційні рішення все більше підпадають під політичний вплив, що має за мету отримання високих надходжень від приватизації. Оцінку зменшено з 2,0 до 1,7.
- 1.2.3 Будівництво та утримання телефонних мереж здійснюється державним оператором телефонних ліній та лише частково приватними компаніями, мережі мобільного зв'язку створюються приватними операторами.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Інтеграція Укртелекому та Утелу, нова стратегія Укртелекому щодо входження до ринку Інтернет провайдерів є свідченням укрупнення в секторі. Оцінку знижено з 2,3 до 2,0.
- 1.3.2 Соціальна інфраструктура є відокремленою, що не можна сказати про решту послуг. Значні покращення не відбулися.



- 1.3.3 Немає прогресу у децентралізації міжміського та міського телефонного зв'язку, додатково, можна очікувати погіршення ситуації через нещодавні зміни у ринковій структурі та менеджменті. Послуги мобільного зв'язку розділяються по областях відповідно до оцінки доцільності такого розподілу приватними операторами.

2 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Тарифи на послуги зв'язку регулюються, проте частка привілейованих категорій споживачів залишається стабільною.
- 2.1.2 Місцеві і особливо послуги зв'язку у сільській місцевості субсидіюються за рахунок міжміських, для споживачів фіксованого телефонного зв'язку у сільській місцевості ціни на послуги, які є нижчими за витрати, зберігаються.
- 2.1.3 Тарифи на телефонні розмови стали більш гнучкими, запроваджено похвилинний облік розмов, завдяки конкуренції знижуються тарифи на послуги мобільного зв'язку.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Платежі за послуги зв'язку здійснюються регулярно, обсяг бартерних операцій значно скоротився.
- 2.2.2 Не відбулося істотного прогресу у порівнянні із попереднім періодом особливо щодо привілейованих категорій; заборгованість державних установ залишається стабільною, що стало причиною скарг з боку Укртелекому.
- 2.2.3 Рівень заборгованості по виплатам з державного бюджету низький, проте залишається стабільним. Більшість проблем виникають в результаті дискреційного прийняття рішень на місцевому рівні.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Кількість привілейованих категорій споживачів послуг зв'язку та обсяг субсидій залишається значним.
- 2.3.2 Субсидії сплачуються оператору телефонного зв'язку з муніципальних бюджетів за низького рівня прозорості та високої вірогідності прийняття дискреційних рішень.

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

- 3.1.1 Правління компанії обирається акціонерами, хоча для головного державного оператора втручання Уряду зростає. Індикатор зменшився з 2,7 до 2,3.
- 3.1.2 ДКЗІ отримав повноваження управляти корпоративними правами держави в Укртелекомі, тобто фактично здійснювати комерційну діяльність, що може серйозно зашкодити розвитку конкуренції в секторі. Оцінку було зменшено з 2,7 до 2,3.



3.1.3 Виходячи з наявного законодавства, принципи регулювання тарифів та доступу до мереж значно не змінилися і залишаються великою мірою непрозорими.

3.2 Доступ до мереж здійснюється через конкурси з розміщення частотного ресурсу та ліцензування операторів. Проте, можливості "Укртелекому" щодо зловживання монопольним становищем збільшилися, про що свідчать випадки з компанією Golden Telecom та операторами IP телефонії. Значення індикатора було зменшено з 2,3 до 2,0.

Залізні дороги та транспорт

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Залізничні колії перебувають у 100% державній власності.

1.1.2 Перевезення пасажирів та вантажів перебувають у 100% державній власності.

1.1.3 Будівельні, ремонтні та обслуговуючі підприємства корпоратизуються, приватизація передбачена на другій стадії.

1.2 Управління

1.2.1 Залізні дороги регулюються Державною адміністрацією залізничного транспорту, яка інтегрована до Міністерства транспорту. Завдяки адміністративним реформам вона стала більш незалежним органом, відокремленим від Уряду. Індикатор збільшився з 1,3 до 1,7.

1.2.2 Міністерство транспорту більше концентрується на збільшенні обсягів перевезень та інвестицій ніж на ефективності операцій та прибутковості галузі.

1.2.3 Будівництво залізничних ліній та ремонт рухомого складу забезпечується підприємствами, що корпоратизуються (Укрзалізпром, Укрзалізреммаш, Укрзалізтранс), хоча прогрес корпоратизації надто повільний.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Залізнична інфраструктура, перевезення пасажирів та вантажів є інтегрованими до Укрзалізниці.

1.3.2 Досягнуто домовленості про передачу 695 житлових будівель з інфраструктурою комунальних послуг та 207 дитячих садків до комунальної власності. Прийняті заходи щодо покращення процедур ліцензування.

1.3.3 Залізні дороги залишаються розділеними на 6 регіональних компаній, які мають повноваження незалежно встановлювати тарифи на свої послуги. Місцеві органи влади можуть регулювати тарифи на залізничні перевезення пільгових категорій пасажирів, проте мають забезпечувати надання компенсацій з бюджетів відповідних рівнів.

2 Реформа тарифної політики



2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Тарифи на послуги залізничного транспорту встановлюються з політичних міркувань з метою перехресного субсидіювання привілейованих категорій пасажирів, коли коштів державного бюджету не вистачає.
- 2.1.2 Постійні витрати на транспортування не покриваються, продовжується перехресне субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Хоча вирівнювання тарифів не передбачається, подальше зростання перехресного субсидіювання не дозволяється.
- 2.1.3 Тарифи не відбивають вартості використання інфраструктури та рухомого складу. Хоча адміністративні заходи були прийняті з метою покращення використання рухомого складу, 500 млн. доларів заплановано отримати за оренду вантажних вагонів до кінця 2001 року.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Заборгованість Укрзалізниці перед Укрзалізпромом все ще складає 17 млн. грн. Проте заборгованість перед державним бюджетом була скорочена на 79%. Оцінку було значно підвищено з 1,7 до 2,3.
- 2.2.2 Заборгованість кінцевих споживачів за вантажні перевезення була зменшена на 154 млн. грн. Грошові розрахунки за вантажні перевезення досягли 92,8%. У січні-вересні 2001 рівень бартерних операцій був зменшений Укрзалізницею до 2,8% у порівнянні із 27,4% за аналогічний період 2000²³ року. Індикатор підвищився з 2,3 до 2,7.
- 2.2.3 Заплановані бюджетні субсидії забезпечуються практично повністю. Оцінку було підвищено з 1,7 до 2,0.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Кількість привілейованих категорій пасажирів залишається на рівні 16, хоча всередині категорій продовжують існувати обмеження кількості користувачів пільг. Уряд покладається на фінансування пасажирів за рахунок коштів Укрзалізниці і зменшив обсяг субсидій. Індикатор збільшився з 1,3 до 1,7.
- 2.3.2 Субсидії виплачуються залізниці (постачальнику послуг).

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

- 3.1.1 Керівництво операторів галузі призначається Президентом, хоча управляючий залізницями орган є формально відокремленим.
- 3.1.2 Регулюючий орган залізничних доріг є частиною Уряду та інтегрований із управляючим органом. Нещодавні адміністративні реформи збільшили незалежність адміністрації залізниці щодо оперативного управління. Оцінка підвищилася з 1,0 до 1,3.

²³ Інформація розповсюджена Радою національної безпеки та оборони.



3.1.3 Тарифи затверджені відповідними законодавчими актами, зміни у тарифах обговорюються в Уряді.

3.2 Доступ регулюється за допомогою урядових дозволів.

Автомобільні дороги

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Дороги перебувають у 100% державній та комунальній власності.

1.1.2 Транспортні підприємства на 90% корпоратизовані. Підприємства з вантажо- та пасажироперевезення перебувають більше ніж на 30% у приватній власності. Місцеві пасажирські перевезення збільшилися на 158600 поїздок (5%), в той час як міжміські поїздки скоротилися на 14300.

1.1.3 Соціальна інфраструктура, послуги та ремонтні підприємства здебільшого приватні. Будівництво та ремонт доріг забезпечується державними компаніями.

1.2 Управління

1.2.1 Дороги управляються державним департаментом, розширення мережі доріг та регулювання покладено на державну агенцію (Укравтодор).

1.2.2 Розширення мережі автомобільних шляхів залишається єдиним пріоритетом, ефективність не береться до уваги. 805 млн. грн. було витрачено на ремонт доріг та їх будівництво (побудовано 43 км нових доріг).

1.2.3 Будівництво та ремонт доріг забезпечується державними компаніями, що перебувають на стадії корпоратизації, хоча замовлення розміщуються у непрозорий спосіб.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Управління автомобільними шляхами відокремлено від вантажних та пасажирських перевезень.

1.3.2 Будівництво та ремонт доріг є відокремленими від транспортних послуг, окремі роботи були замовлені недержавним компаніям; ремонт вантажних автомобілів та автобусів відокремлений від транспортування у більшості випадків.

1.3.3 Дороги фінансувалися та управлялися як на державному, так і на обласному рівнях. Місцеві органи влади можуть приймати рішення про будівництво доріг, але вони є досить обмеженими у фінансових можливостях.

2 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 Тарифи на перевезення пасажирів встановлюються Урядом, Уряд планує збалансувати тарифи.



2.1.2 Формально видатки на утримання доріг включалися до податку на автомобільне паливо, проте закон все ще не виконувався і податок був спрямований до державного бюджету, рівень перехресного субсидювання був низьким.

2.1.3 Ринки вантажних та пасажирських перевезень є конкурентними, покращилась процедура ліцензування.

2.2 Платежі

2.2.1 Взаємні заборгованості між підприємствами на невисокому рівні.

2.2.2 Заборгованості все ще мають місце при міських перевезеннях.

2.2.3 Державний бюджет профінансував промисловість на 80%, тому остання недоотримала кошти в розмірі 50 млн. гривень. Бюджетна заборгованість продовжувала зростати. Тільки 43 км доріг було збудовано, в той час як відповідна цифра для 2000 року становила 84 км й на 2103 км доріг було менше відремонтовано.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Кількість привілейованих категорій пасажирів становить 16, рівень субсидій залишається високим.

2.3.2 Субсидії спрямовувалися оператору доріг.

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

3.1.1 Урядом призначалися лише керівники державної корпорації Укравтодор.

3.1.2 Укравтодор, як оператор доріг, був організаційно відокремленим від Уряду.

3.1.3 Принципи регулювання тарифів на автомобільні перевезення відкрито обговорювалися, але тільки при затвердженні державного бюджету. Передбачено зменшення адміністративного регулювання тарифів.

3.2 **Регулювання доступу до мережі** здійснювалося через ліцензування перевезень, проте процедура ліцензування залишалася непрозорою.

1 Електроенергетика

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Президент призупинив приватизацію та парламент прийняв схожий закон, на який було згодом накладено вето Президента.

1.1.2 Три енергогенеруючі компанії, що перебували у власності "Донбасенерго" були продані у непрозорий спосіб. Однак цей продаж підвищив частку приватних компаній серед потенційно конкуруючих підприємств й індикатор, згідно методології, був підвищений з 2,3 до 2,7. Проти "Дніпроенерго" та "Центренерго"



було ініційовано процедуру банкрутства й їхня приватизація може бути здійснена схожим чином.

- 1.1.3 Соціальна інфраструктура, будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії.

1.2 Управління

- 1.2.1 Регіональні розподільчі компанії функціонують як відкриті акціонерні товариства, близько половини з яких є приватними, їх діяльність регулюється НКРЕ. Високовольтні мережі є частиною Укренерго.

- 1.2.2 Все ще існує значне політичне втручання в процес прийняття рішень, хоча воно зменшилось в 2001 році через вимоги приватних інвесторів щодо гарантованої прибутковості.

- 1.2.3 Будівництво та ремонт мереж здійснюється обленерго.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Генерація, передача та розподіл є відокремленими.

- 1.3.2 Мінімальний рівень відокремлення.

- 1.3.3 Децентралізація не оцінювалась для цього сектора.

2 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Все ще існує політичне втручання у встановлення тарифів для певних груп споживачів через вплив на регулюючий орган.

- 2.1.2 Має місце перехресне субсидіювання домогосподарств, сільгоспвиробників за рахунок промисловості, покриття витрат є спірним питанням. Впровадження нової методології для чотирьох новоприватизованих обленерго не призвело до усунення перехресного субсидіювання.

- 2.1.3 Функціонування оптового ринку електроенергії є далеким від вимог ринкової економіки.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Ситуація значно покращилась в 2001 році, але окремі розрахунки все ще відбуваються в негрошовій формі.

- 2.2.2 Рівень платежів (включаючи платежі в грошовій формі) значно виріс у травні 2001 року порівняно з 2000 роком й продовжував зростати протягом травня-листопада 2001 року, однак, все ще є нижчим за 100%. Тому індикатор був підвищений з 2,0 у 2000 році до 3,0 у травні 2001 року й був потім знову підвищений до 3,3.

- 2.2.3 Державний бюджет передбачає 100% оплату спожитих послуг, в той час як реальний рівень платежів є нижчим.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії, кількість привілейованих споживачів є значною.



2.3.2. Субсидії виплачуються постачальникам послуг - обленерго.

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

3.1.1 Керівництво призначається державою.

3.1.2 НКРЕ діє відповідно до постанов Президента та Кабінету Міністрів, не існує закону, що регламентує її діяльність.

3.1.3 Тарифи встановлювались відповідно до старої методології, нова методологія, що передбачає регулювання ставки прибутку, була впроваджена для 4 з 27 обленерго лише у кінці листопада через значне політичне втручання в процес прийняття рішень.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Встановлюється НКРЕ, однак законодавча база є недостатньою.

2 Газовий сектор

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Магістральні та розподільчі газопроводи перебувають в державній власності, однак НАК "Нафтогаз України" було корпоратизовано.

1.1.2 Частка держави в видобутку газу є надзвичайно високою, хоча значний обсяг газового імпорту здійснюється приватними компаніями. Існує значне число приватних постачальників.

1.1.3 Будівництво та ремонт мереж здійснює переважно НАК "Нафтогаз України", однак не пов'язаний з основною діяльністю бізнес був відокремлений. Новостворена приватна компанія ТОВ "Трансбудсервіс" повинна отримати контракти на модернізацію та оновлення магістральних трубопроводів. Тому індикатор був підвищений для листопада 2001 року до 1,7.

1.2 Управління

1.2.1 НАК "Нафтогаз України" підпорядкована Уряду та Президенту, однак має можливість діяти як приватна компанія.

1.2.2 Комерційні цілі є другорядними, однак прослідкується тенденція до підвищення комерціалізації. Накопичення боргу за спожитий російський газ було призупинено, включаючи його несанкціонований відбір.

1.2.3 Почалось залучення приватного сектору до ремонту та модернізації трубопроводів; приватний сектор залучено до постачання газу підприємствам.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Видобуток, транспортування та продаж здійснюють окремі компанії всередині НАК "Нафтогаз України".

1.3.2 Мінімальний рівень відокремлення.



1.3.3 Децентралізація не оцінювалась для цього сектора.

2 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Все ще існує втручання держави в процес встановлення тарифів.
- 2.1.2 Промислові підприємства мають вибір, НКРЕ встановлює ціну за транспортування та розподіл. Тарифи для домогосподарств, бюджетних організацій та комунальних підприємств є нижчими за витрати, і, як наслідок, має місце брак інвестицій в мережі.
- 2.1.3 Значна частина імпорту здійснюється приватною компанією.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Заборгованості, неплатежі чи платежі в негрошовій формі та пов'язані з ними проблеми були помітно зменшені. Тому індикатор було підвищено до 3,3.
- 2.2.2 Рівень заборгованостей кінцевих споживачів за спожитий природний газ все ще є значним, але рівень оплати підвищився (включаючи оплату грошовими коштами) та припинилось накопичення боргу за спожитий російський природний газ. Постачання комунальним підприємствам та окремим домогосподарствам у травні-листопаді 2001 року до деякої міри було зумовлено рівнем їхніх платежів. Тому індикатор було підвищено з 2,7 до 3,3.
- 2.2.3 Держава не погасила борги, накопиченні у минулому, однак рівень заборгованості є досить стабільним.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Практика відстрочки боргів все ще має місце.
- 2.3.2. Субсидії виплачуються постачальнику послуг.

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган

- 3.1.1 Керівництво призначається державою, хоча НАК "Нафтогаз України" формально відокремлено.
- 3.1.2 НАК "Нафтогаз України" підпорядковано Уряду.
- 3.1.3 Аукціони по продажу газу було скасовано. Розподілення та встановлення ціни на російський газ, отриманий за транзитні послуги, є непрозорими.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Доступ регулюється НКРЕ, але законодавче поле ще визначено не до кінця.

3 Водопостачання та водовідведення

1 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність



- 1.1.1 Природна монополія (транспортування та розподіл води та дренажна система) перебуває у комунальній та державній власності
- 1.1.2 Потенційно конкуруючі підприємства (водопостачання та очистка води) перебувають у комунальній та державній власності.
- 1.1.3 Будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії.

1.2 Управління

- 1.2.1 Водопостачання та водовідведення здійснюються однією компанією за виключенням деяких міст.
- 1.2.2 Все ще існує значне втручання держави в процес прийняття рішень.
- 1.2.3 Практично не існує приватного сектору в галузі.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Відокремлення відсутнє.
- 1.3.2 Відокремлення відсутнє.
- 1.3.3 Компанії підпорядковані місцевим органам влади. Втручання обласних органів влади у виробничу діяльність підприємств є широкорозповсюдженим.

2 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Тарифи встановлюються місцевими органами влади часто з політичних міркувань. Тарифи для промисловості є в декілька разів вищими ніж для населення.
- 2.1.2 Тарифи є нижчими за рівень, що покриває витрати, природна монополія намагається перекласти всі витрати на споживачів та не має стимулів для мінімізації витрат.
- 2.1.3 Потенційно конкурентний бізнес є частиною природної монополії та природна монополія встановлює ціну на всю послугу.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Заборгованості є значними через низький рівень збирання платежів.
- 2.2.2 Рівень збирання платежів залишався на низькому рівні.
- 2.2.3 Держава не до кінця виконує свої зобов'язання щодо фінансування окремих споживачів з державного бюджету.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Обсяг субсидіювання значно відрізняється у різних регіонах.
- 2.3.2 Субсидії виплачуються компаніям, що надають послуги з водопостачання та водовідведення.

3 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регулюючий орган



- 3.1.1 Керівництво призначається регіональними органами.
- 3.1.2 Накази Держбуду носять рекомендаційний характер.
- 3.1.3 Тарифи встановлюються вибірково.
- 3.2 Регулювання доступу до мереж** Не існує правил для доступу до мереж.