

**Моніторинг інфраструктури України (МІУ)
№7/2005**

Фердинанд Павел, Іван Полтавець
Ганна Чухай, Олег Шеремет

Вересень 2005

Фердинанд Павел, доктор наук, науковий співробітник Німецького Інституту економічних досліджень, Берлін, та член Німецької консультативної групи при уряді України в Києві. Досліджує: структурну політику, енергопостачання та торговельну політику.

Іван Полтавець, магістр економіки, науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Досліджує: структурну та конкурентну політику в паливно-енергетичному комплексі у перехідних економіках.

Ганна Чухай, магістр економіки, науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Досліджує: регулювання залізничного транспорту, водопостачання та водовідведення, розвиток інфраструктури.

Олег Шеремет, магістр економіки, науковий співробітник Інституту економічних досліджень та політичних консультацій. Досліджує: проблеми реформування сектора телекомунікацій, а також автошляхового господарства та розвитку сектора автоперевезень.



Моніторинг інфраструктури України (МІУ); № 7/2005

Фердинанд Павел, Іван Полтавець, Ганна Чухай, Олег Шеремет

ЗМІСТ

Моніторинг інфраструктури України (МІУ); № 7/2005	2
ЗМІСТ	2
Вступне слово.....	3
1. Резюме	4
2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, серпень 2004 – липень 2005.....	6
2.1 Телекомунікації.....	6
2.2 Залізниця та транспорт	9
2.3 Автомобільні дороги та транспорт	10
2.4 Електроенергетика	12
2.5 Газ.....	13
2.6 Водопостачання та водовідведення.....	15
3 Додатки.....	17
Додаток 1.....	17
Оцінка індикаторів інфраструктури.....	17
Додаток 2.....	18
Опис індикаторів інфраструктури.....	18
Додаток 3.....	22
Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (серпень 2004 – липень 2005).....	22



Вступне слово

Цей випуск є сьомим виданням "Моніторингу інфраструктури України" (МІУ), який розроблено Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій на основі методології ЕБРР. Він містить дані про стан реструктуризації шести секторів інфраструктури в економіці України. Інформація представлена у стандартизований спосіб, який дозволяє порівнювати зміни у відповідних галузях. Розглянуті показники є якісними та розділяються на три загальні категорії: (1) комерціалізація, (2) тарифна реформа та (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.

Резюме містить стислий опис найважливіших змін в обраних секторах інфраструктури. Загальний аналіз регуляторної політики в українських галузях інфраструктури наведено у другій частині. Деталізований аналіз реформ у межах кожного з шести секторів є не лише *ex post* дослідженням, але також окреслює головні проблеми, які потребують вирішення в майбутньому. Вивчення динаміки реформування кожного сектора інфраструктури доповнює кількісну оцінку та забезпечує широке бачення ситуації всередині різних галузей. Додатки підсумовують оцінки у формі таблиць та надають методологічні пояснення і детальні коментарі для кожного індикатора.

Детальний опис використаної методології було наведено у першому виданні МІУ¹. Кілька незначних змін до неї було запропоновано у другому виданні з метою поліпшення динамічної послідовності та можливості міжгалузевого порівняння показників.

¹ МІУ № 1, червень 2001 року, див. також ІЕДПК Наукові матеріали № 8 [http://www.ier.kiev.ua/first_page.html].



1. Резюме

Індикатор сектора **телекомунікацій** трохи зменшився з 2.35 до 2.33, переважно завдяки тому, що зміни в структурі організаційного управління галуззю виявили ознаки погіршення конкуренції. Новостворений регулятор (НКРЗ) почав працювати із значним запізненням, і майже напевно не буде достатньо впливовим. Взагалі, більшість урядових ініціатив щодо галузі протягом останнього року були соціально орієнтованими та мали переважно негативний вплив на стан галузі. В той же час, сегменти мобільного зв'язку та Інтернет послуг залишаються найбільш швидко зростаючими в українській економіці.

На фоні відсутності істотних структурних реформ індикатор для сектора **залізниць і транспорту** зріс з 1,73 до 1,78. Укрзалізниця зрівняла права та конкурентні можливості всіх операторів, встановивши уніфіковані знижки до тарифів на вантажні перевезення у вагонах, що знаходяться у власності суб'єктів ринку. У відповідь на збільшення платежів до бюджету до 50% прибутку та, намагаючись виконати фінансовий план зі збільшення прибутку у 6,3 рази, Укрзалізниця підвищила тарифи на вантажні та деякі пасажирські перевезення у середньому на 50%. Зміни у тарифах не мали чіткого економічного обґрунтування та відбувались у традиційно непрозорий спосіб.

Індикатор для сектора **доріг** не змінився і залишився на рівні 2,30, оскільки мало змін відбулось як в управлінні сектором, так і в практиці виконання дорожніх робіт. Україна не спромоглася вчасно та в рамках бюджету закінчити будівництво дороги Київ-Одеса, продемонструвавши некомпетентність у виконанні важливих проектів реконструкції. Однією з позитивних змін необхідно зазначити прийняття Верховною Радою України закону "Про автомобільні дороги". Закон визначає основні економічні засади розвитку дорожнього господарства, зокрема, законом дозволяється передача доріг загального користування у концесію.

Індикатор у секторі **електроенергетики** залишився незмінним. Структурні реформи у секторі стагнують. Було прийнято закон про погашення заборгованості у секторі, але його ефективність ще має бути доведена. Тарифна реформа виражалася у зрівнюванні тарифів в країні, що може призвести до перехресного субсидювання з географічної точки зору, проте результати цього рішення також стануть очевидними лише в майбутньому.

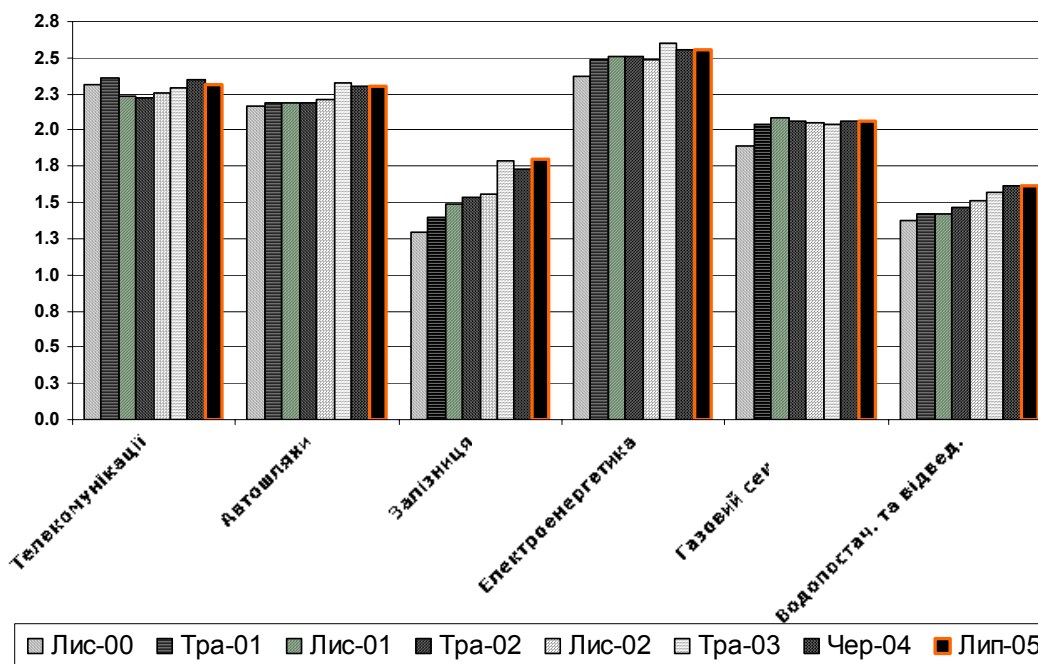
У **газовому** секторі індикатор прогресу структурних реформ залишився також незмінним, оскільки змін структури галузі практично не відбувалося. Борги споживачів газу зменшилися на 6% з січня по серпень 2005 року. Можливий зовнішній шок з боку Росії, який виражається у намаганні збільшити ціни на газ для України, може слугувати стимулом початку реформування газового сектора України.

Індикатор у секторі **водопостачання та водовідведення** залишився на рівні 1,61, через те, що у ньому не відбулось жодних структурних змін протягом року. Сектор продовжував деградувати як на інституціональному, так і на технологічному рівнях. Виконавча влада демонструвала відсутність стратегії вдосконалення регулювання сектора. Схема погашення взаємної заборгованості між населенням, підприємствами та бюджетом, запроваджена у поточному році, можливо



тільки погіршить платіжну дисципліну. Можливо єдиною позитивною зміною можна назвати прийняття доповнень до закону "Про природні монополії", що запроваджує залучення споживачів до процесу тарифоутворення. Передбачається що змінений закон застереже підприємства від зловживання їхньою монопольною владою та зробить більш прозорим процес ціноутворення.

Малюнок 1 Індикатори розвитку інфраструктури України, ІЕД



Джерело: власні розрахунки

Примітка: На рисунку індикатори представлені без округлення, на відміну від таблиці, що підсумовує індикатори. Це дозволяє спостерігати незначні зміни індикаторів.



2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, серпень 2004 – липень 2005

Протягом останнього року відбулося декілька змін у статусі шістьох інфраструктурних секторів, але загалом прогрес був майже нульовим. Здебільшого, це можна пояснити політичним катаклізмом наприкінці 2004 року, а також переважно соціальними та популістськими намірами і старого, і нового урядів. Незважаючи на позитивні очікування, пов'язані із набранням чинності законом "Про Телекомунікації" в 2005 році, ситуація в секторі телекомунікацій характеризувалася скоріше негативним впливом урядової політики, спрямованої на максимальне наповнення державного бюджету податками та дивідендами за рахунок розвитку. Структурні реформи у секторі залізниць та транспорту було призупинено. Через квазі-фіскальні цілі уряду Укрзалізниця продовжує практикувати непрозоре підвищення тарифів. Щодо сектора доріг протягом року найбільше уваги приділялось будівництву платної дороги Київ-Одеса, однак результат будівництва розчаровує: різні політичні та фінансові зловживання призвели до значного завищення витрат будівництва. Стратегічне планування розвитку сектора наразі не є пріоритетом виконавчої влади. В секторі електроенергетики найбільш значимим кроком за цей період був початок впровадження схеми погашення боргів. Ефективність цієї схеми буде оцінено в майбутньому, проте цей крок, безперечно, є важливим для розвитку сектора, який потерпає від поганих фінансових показників та заборони на банкрутство підприємств. Політика у газовому секторі характеризувалася відсутністю структурних перетворень, а сектор продовжує залишатися під контролем НАК "Нафтогаз України". Ситуація у секторі водопостачання та водовідведення погіршується – уряд розгорнув досить нечітку на непрозору схему взаємного списання боргів. Загалом, складається враження, що виконавча влада не приділяє уваги структурним реформам української економіки.

2.1 Телекомунікації

2.1.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005

Найбільші зміни в телекомунікаційному секторі відбулися в сфері впровадження регуляторних норм, а також в управлінні та організаційній структурі, - але ці зміни мали досить неоднозначний характер.

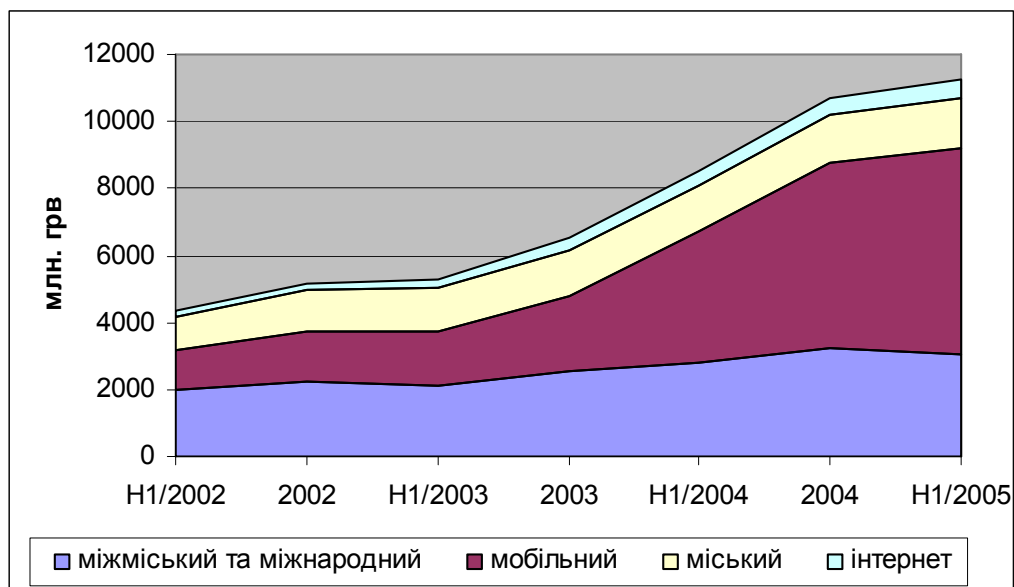
Негативні процеси відбулися в управлінні та організаційній структурі сектора. По-перше, рішення "Укртелекому" щодо формування бюджету на наступний рік зазнали відчутного впливу політичних міркувань. Для того, щоб забезпечити виконання "соціально-орієнтованого" бюджету, 83% прибутку компанії (706 млн. грн.) було виплачено як дивіденди до держаної казни, і лише 12% спрямовано на розвиток "Укртелекому".



По-друге, “Укртелеком” завершив злиття з “Утелом” (оператором фіксованого міжміського та міжнародного зв’язку). По-третє, “Укртелеком” подав заявку на отримання ліцензії на надання послуг стільникового зв’язку третього покоління. Дві останні події демонструють чіткий намір створити вертикально-інтегровану телекомунікаційну компанію. Але такі наміри конфліктують з необхідністю розвивати конкуренцію на ринках, і крім того, вже мали місце прояви неконкурентної поведінки.²

З іншого боку, оператори мобільного зв’язку в змозі протистояти цим агрегаційним планам. Декілька компаній вже отримали ліцензії на надання послуг міжнародного телефонного зв’язку, а УМС та УРС анонсували розвиток власних оптоволоконних мереж та встановлення центрів з’єднання для міжнародних дзвінків. Цей сегмент сектора телекомунікацій продемонстрував найвищі темпи зростання, в той час як фіксований телефонний зв’язок почав втрачати прибутковість.

Малюнок 2 Прибутки сектора телекомунікацій України, млн. грн



Source: Державний департамент статистики України

У сфері регулювання, на початку 2005 року вся повнота регуляторної влади, включаючи ліцензування, розподіл частот, та встановлення плати за з’єднання, була передана від центрального державного (Державний департамент з питань зв’язку та інформатизації) до незалежного регуляторного органу - Національної Комісії з питань

² Нещодавно Інтернет-провайтери попросили АМКУ втрутитися, коли “Укртелеком” встановив демпінгові тарифи на послуги передачі даних для кінцевих споживачів, залишивши їх незмінними для невеликих операторів-посередників. Іншим прикладом цього типу є відмова “Укртелекома” надати додаткові номерні ресурси (коди) для мобільних операторів УМС та Київстар (незважаючи на попередню домовленість про надання кодів), що непрямим чином обмежить зростання бази користувачів стільникового зв’язку.



регулювання зв'язку (НКРЗ). Однак проблеми з особовим складом комісії призвели до того, що НКРЗ змогла почати роботу лише після чотиримісячної затримки, а тому робота НКРЗ ще не має відчутного впливу на галузь. До того ж, незалежність НКРЗ – особливо від Міністерства транспорту та зв'язку – знаходиться під питанням, оскільки не базується на достатньому законодавчому та фінансовому підґрунті.

Насамкінець, Міністерство транспорту та Державний комітет зв'язку та інформатизації були об'єднані в Міністерство транспорту та зв'язку³. Залишається невизначеним, чи цей крок був суто політично вмотивований, чи це дійсно сприятиме "покращенню реалізації громадської телефонної програми".

2.1.2 Необхідні реформи у майбутньому

До сьогоднішнього дня, такі важливі характеристики регуляторного розвитку, як реформа тарифів та регулювання доступу, залишаються незмінними. У сегменті фіксованого телефонного зв'язку "Укртелеком" продовжує практику перехресного субсидювання надто низьких тарифів на місцеві дзвінки за рахунок високих тарифів на міжміські та міжнародні дзвінки. Тарифи на поштові перевезення не забезпечують відшкодування витрат на доставку кореспонденції. Має місце використання тарифів як інструментів соціальної політики: тарифи на користування телефоном різняться між сільськими та міськими місцевостями; зберігається система пільг для пенсіонерів та ветеранів.

Також залишаються невирішеними ще принаймні дві проблеми з регулюванням доступу в сегменті Інтернет послуг: по-перше, держава не полишає спроб встановити контроль над розподілом доменних адрес в українській зоні Інтернету, і по-друге, IP-телефонія залишається поза дією будь-яких законодавчих актів⁴, в той час як на ці послуги вже введено ліцензування з високою ціною ліцензії⁵.

³ Указ Президента №1009/2004 "Про Міністерство транспорту та зв'язку України" (27 серпня 2004р.).

⁴ Цей сервіс не визначений у Законі "Про телекомунікації" (1280-15, 18 листопада 2003р.).

⁵ Ліцензування запроваджено наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації (№132, 14 червня 2004р.). Вартість ліцензії було встановлено як 6% від вартості ліцензії на надання телефонних послуг (наприклад, 540 тис. грн. для міжнародних дзвінків). Але вимоги щодо ліцензування відсутні, і жодної ліцензії не було видано. Однак, "Укртелеком" та інші оператори використали цей наказ для відключення IP-операторів від міжнародних мереж.



2.2 Залізниця та транспорт

2.2.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005

Протягом періоду, що розглядається, не відбулось значних структурних змін у секторі залізниць і залізничного транспорту. Деякі зміни спостерігались у тарифоутворенні та практиці контрактування робіт.

Уряд продовжував використовувати Укрзалізницю (УЗ) у квазі-фіскальних цілях. У пошуку джерел надходжень до бюджету 2005 року, Кабінет Міністрів України (КМУ) підвищив частку відрахування до бюджету з прибутку державних монополій (в тому числі Укрзалізниця) до 50%⁶ та затвердив фінансовий план для Укрзалізниця, в якому передбачив зростання її прибутку у 6,3 рази. Таким чином, діяльність монополії була майже стовідсотково спрямована на збільшення свого прибутку за будь-якої ціни. В результаті, більшість тарифів на послуги Укрзалізниця були підвищені. Тарифи на вантажні перевезення були підвищені двічі протягом періоду: в липні 2004⁷ та у квітні 2005 року⁸. Тарифи на перевезення пасажирів у вагонах 1го класу (СВ) також зросли на 50%. Це рішення було офіційно пояснено необхідністю оновлювати рухомий склад залізниць. Хоча вищі тарифи дозволили Укрзалізниця збільшити свій прибуток та відрахування до бюджету⁹, процедура встановлення тарифів залишилась непрозорою, їй бракує економічного обґрунтування.

Таблиця 1 Тарифи на перевезення вибраних вантажів на відстань 500 км

Вантаж	Вага, т	Тариф до 6 квітня 2005, дол			Тариф після 6 квітня 2005, дол		
		внутрішні	експорт	імпорт	внутрішні	експорт	імпорт
Залізна руда	65	2,47	3,96	6.81	3.71	4.47	6.81
Чорні метали	65	6,81	6,37	6.81	10.22	9.55	10.22
Металобрухт	51	8,31	17,01	8.31	12.46	12.46	12.46
Вугілля	44	5,23	12,80	5.23	7.84	13.75	7.84
Середнє		6,58			8,31		

Джерело: Кабінет Міністрів України

Для того, щоб зрівняти права та конкурентні можливості всіх перевізників, Укрзалізниця відмінила диференційовані знижки на перевезення вантажів у вагонах, що знаходяться у власності перевізників. Також Укрзалізниця змінила практику контрактування робіт та послуг. Відтепер всі товари та послуги УЗ купуватиме на

⁶ Розпорядження КМУ № 157 від 28 лютого 2005 року.

⁷ В середньому тарифи зросли на 25%.

⁸ Більшість тарифів на внутрішні перевезення зросли на 50%, але тарифи на експортні перевезення збільшились менше ніж на 50%.

⁹ Прибуток Укрзалізниця збільшився на 60% з січня по квітень 2005 року порівняно з відповідним періодом минулого року, за період січень-вересень 2005 року прибуток УЗ зріс у 18 разів порівняно з аналогічним періодом 2004 року та склав 1 млрд. грн.



тендерній основі, що призведе до більш ефективного використання її фінансових ресурсів.

Проте залишається неясним, як будуть використовуватись зароблені УЗ кошти, та на чому ґрунтуватимуться її інвестиційні рішення. Декілька справ про нецільове використання коштів наразі розглядаються в судах. Зокрема, деякі экс-керівники Укрзалізниці звинувачені у нецільовому використанні 700 млн. грн. кредиту, наданого на будівництво мосту через Дніпро у Києві. В результаті, уряд стає відповідальним за виплату цього кредиту.

2.2.2 Необхідні реформи у майбутньому

Фінансові результати діяльності Укрзалізниці є, безперечно, відмінними. Проте, ясно, що розуміння ролі та завдань Укрзалізниці повинно бути змінене. Залізниця, безумовно, має розглядатись не як невідомне джерело поповнення бюджету країни, а як важлива інфраструктурна галузь, що має бути здатною швидко пристосовуватись до змін в економічних умовах та сприяти, а не стримувати економічне зростання. Нещодавні події продемонстрували необхідність створення стратегії сталого розвитку сектора залізниць та залізничного транспорту. Насамперед, економічна діяльність Укрзалізниці має бути відокремлена від політичної, чого можна досить легко досягти, корпоратизувавши монополію.¹⁰ По-друге, функцію встановлення тарифів має бути передано незалежній комісії, оскільки це найефективніший спосіб збалансувати інтереси всіх зацікавлених сторін у галузі. Тарифоутворення, в свою, чергу, має стати прозорим, передбачуваним та економічно обґрунтованим, що гарантує тарифи, достатні для забезпечення сталого розвитку залізниць. Водночас практику використання тарифів як легке джерело залучення коштів має бути припинено.

2.3 Автомобільні дороги та транспорт

2.3.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005

Протягом зазначеного періоду у секторі автомобільних доріг відбулись незначні зміни в його управлінні та практиці виконання дорожніх робіт. Укравтодор почав більш активно використовувати тендерні процедури у контрахтуванні робіт та послуг. Проте наявні фінансові зловживання та відсутність стратегічного панування стримують розвиток сектора.

Україна не спромоглася вчасно завершити будівництво дороги Київ-Одеса, яку планувалось завершити до жовтня 2005 року, продемонструвавши некомпетентність у виконанні концесійних проектів. Більш за все, дорога не буде платною як планувалось, оскільки дискусії з приводу недоцільності будівництва альтернативної безкоштовної дороги й досі тривають. Як виявилось, реконструкція дороги відбувалась без генерального плану реконструкції, його виконання не контролювалось казначейством. Реальна вартість

¹⁰ Наразі процес корпоратизації Укрзалізниці не завершено



реконструкції істотно перевищила заплановану. Укравтодор був змушений взяти ще один кредит у 100 млн. дол. у Deutsche Bank¹¹ під державні гарантії. Додаткові витрати на реконструкцію (30 млн. дол.) та виплата кредитів буде відшкодовуватись з державного фонду розвитку дорожнього господарства, таким чином, зменшуючи наявні ресурси для фінансування розвитку інших доріг державного значення.

Нещодавно Верховна Рада України прийняла закон "Про автомобільні дороги"¹², що визначає основні засади розвитку і управління автомобільних доріг України. Зокрема, законом визначено можливість віддавати дороги загального користування у концесії. Окрема частина закону присвячена платним дорогам. Згідно закону, основним суб'єктом управління платними дорогами є орган державного управління автомобільними дорогами загального користування, прийняття рішення про перетворення дороги на платну є виключним правом КМУ, який також вирішує величину плати за проїзд по платній дорозі. Дорога може бути перетворена на платну тільки за умови, якщо вона буде суттєво модернізована та альтернативна дорога збудована. Платні дороги залишатимуться у державній власності та не підлягатимуть приватизації. Кошти, зібрані за проїзд платними дорогами, мають перераховуватись безпосередньо до спеціального фонду Державного бюджету та будуть використовуватись для виплати залучених кредитів, а також для підтримання та розвитку дорожнього господарства.

КМУ створив Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті у складі Міністерства транспорту та зв'язку України¹³ та передав інспекції основні регуляторні функції Державного департаменту з питань автомобільного транспорту. До повноважень інспекції увійшов контроль за дотриманням суб'єктами ринку вимог до автомобільного транспорту, контроль за безпекою на автомобільному транспорті, а також видача ліцензій з надання послуг пасажирських та вантажних перевезень. Наслідки такого рішення можуть бути негативними, через те, що новостворений регуляторний орган не є незалежним від Міністерства транспорту та зв'язку. Деякі занепокоєння викликає нечітке розмежування повноважень цих двох органів влади.

2.3.2 Необхідні реформи у майбутньому

Сектор доріг та транспорту потребує стратегічного планування для його сталого розвитку. Наразі він розвивається досить повільно, що також стримує розвиток інших секторів, що тісно пов'язані з дорожньою інфраструктурою. Більше уваги має приділятися проектам концесії. Однак для залучення коштів для концесійних проектів їхні умови мають бути привабливими для інвесторів, та – що є більш важливим – стабільність цих умов має бути гарантована.

¹¹ На 10 років під LIBOR+2.7%

¹² № 2865-IV від 8 вересня 2005 року

¹³ Розпорядження КМУ № 1190 від 8 вересня 2004 року



2.4 Електроенергетика

2.4.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005 року

Деякі ознаки структурних реформ в електроенергетиці можна відзначити у намаганні розв'язати проблему заборгованості в електроенергетиці України. Проте ефективність запропонованої схеми погашення боргів ще не може бути оцінена оскільки відповідний закон було прийнято лише наприкінці періоду, що розглядається. Перші результати діяльності нещодавно створеного НАК "Енергетична компанія України" (ЕКУ) показують, що фінансовий стан сектора починає поліпшуватися. Створення ЕКУ призупинило процес приватизації у секторі та консолідувало під дахом компанії більшої частки державних активів в електроенергетиці. Проте, судячи із фінансових результатів ЕКУ, можна зробити висновок, що управління контрольними пакетами акцій, що належать державі, поліпшилося. У 2004 році втрати ЕКУ склали 763,1 млн. грн. У 2005 році, базуючись на екстраполяції результатів діяльності компанії у першому півріччі 2005 року, компанія планує отримати чистий прибуток у розмірі 604,4 млн. грн.

Структура тарифу зазнала невеликих змін завдяки рішення поступово зрівняти тарифи між регіонами країни, залишивши лише 2 класи споживачів. Це рішення спровокувало серйозні дискусії, оскільки воно може призвести не тільки до посилення перехресного субсидювання між малими та великими підприємствами, але і започаткувати перехресне субсидювання між регіонами. Рішення іде в розріз із логікою тарифів, що відображають витрати, віддаючи перевагу ідеї однакової тарифної політики для споживачів в усіх регіонах країни.

В липні вступив у дію Закон України «Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу». Закон спрямований на вирішення проблем багатомільярдних боргів, які існують між споживачами енергії, виробниками, оптовим ринком та постачальниками первинних паливних ресурсів. Більшість з цих боргів були накопичені у 2001 році, коли виробники електроенергії субсидювали промисловість, постачаючи електроенергію за тарифами, що не покривали витрати. Виробники електроенергії також несли на собі тягар соціального навантаження, надаючи пільгові послуги споживачам, а також потерпаючи від низьких рівнів оплати електроенергії.

Підприємства, які зголосяться взяти участь у програми по виплаті боргів, що продовжуватиметься дев'ять місяців, будуть захищені від процедур банкрутства протягом цього періоду. Процедура для погашення боргів відрізняється складністю і підприємства, що візьмуть у ній участь, будуть змушені чітко дотримуватися правил поведінки із коштами, які будуть надходити від збільшення тарифу оптового ринку електроенергії, а також тарифів на газ, який постачається НАК "Нафтогаз України". Ці кошти надходитимуть на спеціальні рахунки, передбачені виключно для операцій по розрахунках за борги. У підсумку реструктуризація боргів фінансуватиметься споживачами енергії. У разі успіху цей механізм може відкрити шлях для подальшої



приватизації у секторі, а також до запровадження в ньому процедур банкрутства, що має сприяти поліпшенню ефективності у секторі електроенергетики. Закон стосовно схеми погашення боргів вступив у силу з 26 липня 2005 року.

2.4.2 Необхідні реформи у майбутньому

На даний момент сектор знаходиться на стадії фінансової стабілізації та поліпшення управління державною власністю. Реформи у секторі мають рухатися у напрямку погашення заборгованостей, тарифної реформи, зменшення перехресного субсидювання та формування ясної стратегії розвитку сектора. Необхідно провести оцінку наслідків приватизації у секторі.

Наразі сектор знаходиться на перепутті. З одного боку, поліпшення управління за рахунок об'єднання державної власності в секторі в одну холдингову компанію може бути позитивним фактором у середньостроковій перспективі, особливо, якщо погашення боргів буде успішним. Проте, залишається ризик монополізації у секторі, як це сталося із газовим ринком. Організаційна інерція, а також нестача конкуренції у поєднанні із централізаційними тенденціями, може призвести до менш ефективного використання наявних ресурсів. У разі стабілізації у секторі та рішенням уряду про подальше збільшення приватної участі у секторі переваги можуть бути більшими. Проте, для того, щоб приватні інтереси принесли вигоди для сектора необхідно розвивати регуляторний клімат, залишаючи місце для конкуренції та стимулюючих інвестицій.

2.5 Газ

2.5.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005 року

Структурні реформи у газовому секторі в основному зупинені через неявне рішення зберігати монополію на газовому ринку за державною компанією НАК "Нафтогаз України". Саме цей факт наразі блокує продовження структурних реформ. Проблеми, змальовані у попередніх випусках МІУ залишаються, включно із неявним перехресним субсидюванням між підприємствами і населенням, перехресним субсидюванням внутрішнього споживання газу за рахунок прибутків від бартерного газу, вирученого за послуги по транзиту, недостатні інвестиції у транзитні потужності та відсутність тарифів, що відображають витрати для населення та комунальних підприємств. Також, оскільки сектор залишається монополізованим, приватна ініціатива недостатньо представлена, що робить конкуренцією у секторі не реальністю, але далеким ідеалом.

Із загальною стагнацією структурних реформ у секторі будь-який зовнішній шок може викликати інтенсифікацію реформування в Україні. Переговори, що розпочалися у першій половині 2004 року між НАК "Нафтогаз України" та РАТ "Газпром", стосовно умов постачання російського газу до України у 2006 та 2007 роках виявилися в основному непродуктивними. Нереформований газовий сектор України



не підготовлений до різкого підвищення ціни імпортованого російського газу. Проте, питання про збільшення ціни на газ із Росії – всього лише питання часу, припускаючи, що світові ціни на енергоресурси продовжуватимуть зростати.

Рівень заборгованості за спожитий газ, як видно із Таблиці 2, зменшився на 6%, але досі лишається на рівні 5 млрд. грн. Варто зазначити, що заборгованість населення зменшилася на 12%, що може означати, що споживча спроможність населення зростає – це може дозволити переглянути загальні тарифи, з огляду на те, що тарифи на газ для населення в Україні залишаються найнижчими в Європі.

Таблиця 2 Борги (у тисячах гривень) за спожитий газ та рівні платежів станом на 1 серпня 2005 року для основних груп споживачів

Споживачі	Борги на початок 2005 р.	Рівень платежів на 1 серпня 2005 р.	Борги на 1 серпня 2005 р.	Зростання боргу
Населення	835 266	107%	733 248	-12%
Бюджетні організації	15 578	95%	18 894	21%
Комунальні господарства	2 297 689	81%	2 364 319	3%
Промисловість	305 316	99%	241 103	-21%
Виробники електроенергії	895 874	87%	921 469	3%
Інші споживачі	233 247	108%	-2 612	-101%
Борги попередніх років	627 255	N/A	606 594	-3%
Усього:	5 210 225	97%	4 883 014	-6%

Джерело: *Енергобізнес, власні розрахунки*

2.5.2 Необхідні реформи у майбутньому

Структурні реформи у газовому секторі відкладаються роками і не спостерігається бажання розпочати їх у найближчому майбутньому. Проте зовнішні шоки, такі як, наприклад, значне підвищення ціни російського газу для України, можуть вмотивувати тарифну реформу у секторі. Основна мета цієї реформи має полягати у відмові від перехресного субсидювання та запровадження тарифів, що відображають витрати, а також у зрівнянні цін на імпортований газ та на газ, що видобувається в Україні. Тарифна реформа стимулюватиме не тільки більш раціональне використання газу, але видобування газу в межах України.



2.6 Водопостачання та водовідведення

2.6.1 Реформи, серпень 2004 – липень 2005

Протягом зазначеного періоду жодних структурних змін у секторі водопостачання та водовідведення не відбулось. Галузь продовжувала деградувати як в інституціональному, так і в технологічному аспектах.

У рамках реорганізації виконавчої влади центральний орган виконавчої влади у секторі – Державний комітет з питань житлово-комунального господарства було об'єднано з Державним комітетом з питань будівництва в єдине міністерство. Наслідки цього злиття будуть відчутні згодом.

Законом "Про Державний бюджет на 2005 рік"¹⁴ запроваджена схема взаємної компенсації боргів між підприємствами та державою (заборгованість зі сплати податків), державою і населенням (заборгованість зі виплати втрачених заощаджень в Ощадбанку) та населенням та підприємствами (заборгованість з оплати комунальних послуг). Запланована сума компенсації - 6 млрд. грн. Ймовірно, ця схема погіршить платіжну дисципліну в цілому, через очікування населення подібної компенсації у майбутньому, що погіршить стан підприємств у галузі.

З 1 січня 2005 року місцеві адміністрації повинні компенсувати підприємствам їх втрати через занижкі тарифи. В результаті, у деяких регіонах тарифи на послуги водопостачання та водовідведення зросли, підвищивши рівень покриття тарифом витрат. Однак, решта регіонів продовжують політику низьких тарифів, не компенсуючи втрати підприємствам.

Таблиця 3 Основні показники діяльності підприємств водопостачання та водовідведення, 1998 – 2004 роки.

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Водопостачання								
Загальний дохід	млн.грн.	976.8	1243.2	1485.1	1456.0	1499.5	1700.9	1934.5
Загальні витрати	млн.грн.	1093.	1453.0	1518.6	1580.5	1713	1970.3	2124.6
Субсидії	млн.грн.	59.5	69.3	141.8	53.5	6.5	7.1	25.8
Прибуток	млн.грн.	-57.3	-140.5	108.3	-71	-207	-262.3	-164.3
Середній тариф	грн.	0.281	0.363	0.475	0.509	0.529	0.610	0.665
Середні	грн.	0.315	0.425	0.485	0.553	0.604	0.707	0.730
Покриття витрат	%	89.3%	85.6%	97.8%	92.1%	87.5%	86.3%	91.1%
Водовідведення								
Загальний дохід	млн.грн.	531.7	642.1	760.7	773.7	820.6	934.4	1049.6
Загальні витрати	млн.грн.	559.4	680.0	723.0	807.5	889.7	992	1110
Субсидії	млн.грн.	31.9	34.3	70.9	0.8	2	3.3	8.0
Прибуток	млн.грн.	4.2	-3.6	108.6	-33	-67.1	-54.3	-52.4
Середній тариф	грн.	0.175	0.218	0.280	0.310	0.356	0.426	0.507

¹⁴№ 2505-IV, 25 березня 2005р.



Середні витрати	грн.	0.184	0.231	0.266	0.323	0.386	0.452	0.536
Покриття витрат	%	95.0%	94.4%	105.2%	95.8%	92.2%	94.2%	94.6%

Джерело: Державний комітет з питань житлово-комунального господарства

Верховна Рада України внесла зміни до закону "Про природні монополії"¹⁵, запроваджуючи залучення споживачів до процесу тарифоутворення. Згідно з законом, всі зміни у тарифах на послуги природних монополій мають бути обговорені на відкритих громадських слуханнях. Очікується, що нове правило застереже підприємства від зловживання їх монопольною владою, а також зробить процес тарифоутворення прозорішим.

Наразі нова стратегія розвитку та реформування сектора обговорюється у виконавчій владі. Створення регуляторного органу для сектора комунальних послуг також розглядається.

2.6.2 Необхідні реформи в майбутньому

Галузі водопостачання та водовідведення нагально необхідна послідовна стратегія розвитку, орієнтована на підвищення ефективності діяльності підприємств. Регулювання мережених галузей у житлово-комунальному господарстві має бути віддано незалежному урядовому органу, що має використовувати специфічні стимулюючі методи регулювання, такі як конкуренція за співставленням (yardstick competition) між регіональними монополіями, регулювання максимальної ціни, та залучати приватні інвестиції (надаючи перевагу інвестиціям у енергозбереження) в рамках державно-приватного партнерства.

¹⁵ № 1682-III



3 Додатки

Додаток 1

Оцінка індикаторів інфраструктури

Індикатор	Телекомунікації			Залізниця			Авіація			Електроенергія			Газова галузь			Водоканали		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Індикатор ЄБРР	24	24	24	20	20	20	20	20	20	30	34	34	30	34	34	14	10	10
Індикатор ІЕШК	23	24	22	23	13	14	22	22	22	23	23	23	24	24	24	26	26	26
1.0 Конверсіяція та приватизація	20	20	19	20	21	21	20	20	21	22	23	23	24	25	25	27	26	26
1.1 Власність	20	20	20	22	21	21	20	20	21	22	23	23	24	24	24	26	26	26
1.1.1 Приватна монополія	13	13	17	17	10	10	10	10	10	30	33	33	33	33	33	33	33	33
1.1.2 Потенційно конкурентні підприємства	27	27	23	27	30	28	27	27	27	27	27	30	30	33	27	27	27	27
1.1.3 Доповнені підприємства	20	20	20	20	20	20	23	23	23	23	23	23	13	13	13	17	17	17
1.2 Управління	18	19	17	18	19	19	16	18	19	22	22	22	25	26	26	28	28	28
1.2.1 Приватна монополія	17	20	17	20	20	20	13	17	17	17	17	20	20	20	20	20	20	20
1.2.2 Планування діяльності приватної монополії та	20	20	17	17	17	17	10	13	13	17	17	20	23	23	23	27	27	27
1.2.3 Участь приватного сектора у вимогах замовлень	17	17	17	20	21	21	13	17	17	17	17	20	23	23	23	17	17	17
1.3 Організація структури	22	22	21	21	21	21	14	16	16	18	18	23	23	23	25	25	25	
1.3.1 Відокремлення приватної монополії та потенційно конкурентних підприємств	23	23	20	20	20	20	10	10	10	13	13	17	17	17	37	37	37	
1.3.2 Відокремлення допоміжних підприємств	20	20	20	20	20	20	13	17	17	17	17	20	20	20	20	20	20	
1.3.3 Децентралізація	23	23	23	23	20	20	20	20	20	13	13	13	17	17	17	17	17	17
2.0 Реформа тарифної політики	26	26	27	28	28	28	14	15	17	18	18	20	20	22	21	21	21	21
2.1 Структура тарифів	23	24	24	26	26	27	10	10	10	18	17	17	20	20	20	20	22	22
2.1.1 Політичні ліквідування чи регулюючий орган	20	20	20	22	22	22	10	10	10	10	13	13	13	17	17	17	17	17
2.1.2 Цінова політика приватної монополії	23	23	23	27	29	29	10	10	10	20	20	20	17	17	17	20	20	20
2.1.3 Цінова політика потенційно конкурентних підприємств	27	30	30	30	31	31	10	10	10	17	17	17	27	27	27	27	27	27
2.2 Платежі	30	31	31	32	32	32	17	19	23	26	26	26	25	23	23	23	23	23
2.2.1 Внутрішньо галузевий рівень платежів	30	30	30	33	33	33	13	17	23	27	27	27	27	30	30	30	30	30
2.2.2 Рівень оплати послуг індивідуальним споживачам	30	33	33	33	34	34	20	23	27	30	30	30	27	27	27	23	23	23
2.2.3 Бюджетна заборгованість	30	30	30	30	30	30	17	20	20	20	20	20	17	13	13	17	17	17
2.3 Бюджетні фінансування	24	24	24	24	24	24	17	17	19	19	19	19	22	22	22	22	22	22
2.3.1 Рівень субсидій	27	27	27	27	27	27	13	13	13	13	13	17	17	17	17	17	17	
2.3.2 Процедура субсидіювання	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
3.0 Регіональний та інституційний розвиток	24	24	21	22	22	22	12	13	13	16	14	16	24	24	24	24	24	24
3.1 Ефективність регулюючого органу	24	26	23	22	22	24	13	14	13	13	18	18	20	21	21	22	22	22
3.1.1 Призначення органів управління на конкурентних	27	23	23	23	25	25	13	13	13	17	17	17	23	23	23	27	27	27
3.1.2 Незалежність регулюючого органу, включаючи	23	27	23	23	23	25	10	10	13	13	17	17	20	20	20	20	20	20
3.1.3 Прозорість регулювання	23	23	20	20	21	21	17	20	20	20	20	20	17	20	20	23	23	27
3.2 Регулювання доступу до мереж	23	23	20	20	20	20	10	10	10	13	10	13	27	27	27	30	27	27



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; 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 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 в 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 конкурентні регіональні монополії.

2 Реформа тарифної політики

2.2.1 Структура тарифів

2.2.2 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, 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 із встановленням тарифу згідно з принципами конкурентного ринку.

2.2 Платежі

2.2.5 Внутрішньогалузевий рівень платежів. Оцінка "один" характеризує постійне зростання заборгованостей та здійснення трансакцій у негрошовій формі. Оцінка зростає за умови здійснення трансакцій у 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 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 необхідно прикласти для досягнення різних рівнів платежів. Телекомунікації та автомобільні шляхи включено до першої групи, де досить легко досягнути високого рівня платежів. В той час, як залізниця, електроенергетика, газовий сектор і водопостачання та водовідведення включено до другої групи, де навіть незначне покращення платіжної дисципліни потребує значних зусиль.
- 2.2.7 **Бюджетна заборгованість.** Оцінка "один" відповідає заборгованості бюджету за спожиті послуги, а також бюджетній заборгованості з виплати 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. 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 цінову компенсацію замінює компенсація доходу .
- 3 Регіональний 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 індивідууми.
- 3.1.2 **Незалежність регуляторного органу, включаючи політичні впливи.** Оцінка "один" виставляється галузі, що функціонує як державний департамент; 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 разом з обов'язками 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, або визначається на тендері.



Додаток 3

Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (серпень 2004 – липень 2005)

Телекомунікації

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Державний монополіст "Укртелеком" контролює біля 80% ринку фіксованого телефонного зв'язку та володіє найбільшою первинною мережею. Індикатор залишився незмінним на 1.7.
- 1.1.2 Додаткова конкуренція відображує позитивні зрушення у мобільному сегменті. З іншого боку, неоднозначне регулювання IP-телефонії та інтеграція "Укртелекому" та "Утелу" є негативними тенденціями. Індикатор не змінено, 2.7.
- 1.1.3 Не відбулося суттєвих змін у структурі власності допоміжних підприємств. Індикатор залишився 2.0.

1.2 Управління

- 1.2.1 Індикатор залишився незмінним, 2,0.
- 1.2.2 Рішення "Укртелекома" про спрямування доходів за 2004р. до державної казни було обумовлене політичними та бюджетними мотивами, а не міркуваннями ефективності. Індикатор залишився на 1.7..
- 1.2.3 Обсяг інвестицій приватних компаній у розвиток мереж продовжує зростати, зокрема у сегменті потенційно конкурентних підприємств. Індикатор не змінився, 2.1.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Злиття "Укртелекому" та "Утелу", як і подання "Укртелекомом" прохання щодо ліцензії на стільниковий зв'язок, відображують негативні тенденції. Інший негативний момент – об'єднання МТУ та ДКЗІ в один орган. Індикатор знижено з 2.3 до 2.0.
- 1.3.2 Організаційна структура допоміжних підприємств залишалася майже без змін. Індикатор також не змінено.
- 1.3.3 Індикатор не змінено.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Індикатор залишився на рівні 2.2.



2.1.2 Практика перехресного субсидювання тарифів не змінилася. Тому індикатор також залишився незмінним.

2.1.3 Врегулювання нагальної проблеми взаємозаліків дозволило не відхилитися від рівноважних цін. Індикатор залишається на 3,1.

2.2 Платежі

2.2.1 Не відбулося значних змін у категорії внутрішньогалузевих платежів. Індикатор не змінено.

2.2.2 Індикатор лишається незмінний, 3.4.

2.2.3 Бюджетну заборгованість не ліквідовано. Завдяки виплаті дивідендів до бюджету рівень заборгованості частково знизився. Індикатор не змінився.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Кількість привілейованих категорій телефонних споживачів, а також рівень субсидій залишаються стабільними. Індикатор лишається без змін.

2.3.2 Не відбулося жодних покращень у напрямку заміни цінового субсидювання на компенсацію доходів. Індикатор без змін.

3.0 Регіональний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Ця сфера не зазнала жодних змін протягом року. Індикатор не змінився.

3.1.2 Призначення НКРЗ вирішило більшість регулятивних проблем, але незалежність цього органу лишається під знаком питання. Індикатор на 2,5, тобто без змін.

3.1.3 Не відбулося ніяких змін: тимчасове регулювання не було замінене постійним. Індикатор без змін.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Залишилися проблеми з доступом до ринку, включаючи ліцензування та спроби уряду встановити контроль над українською зоною Інтернету. Індикатор залишився без змін.

Залізниця та транспорт

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.

1.1.2 Перевезення пасажирів та вантажів перебувають у 100% державній власності. Завершилася корпоратизація перевізників. Транспортно-експедиційні компанії перебувають переважно в приватній власності. Вантажні вагони - переважно в приватній власності, частково передані Укртранслізінгу. Індикатор не змінився.



1.1.3 Підприємства з обслуговування, будівельні та ремонтні корпоратизовано. Приватизацію решти допоміжних залізничних підприємств призупинено. Індикатор не змінився..

1.2 Управління

1.2.1 Залізницю регулює Державна адміністрація залізничного транспорту, яка інтегрована до Міністерства транспорту. Індикатор не змінився.

1.2.2 Державна адміністрація залізничного транспорту бореться за досягнення ефективного управління та прибутковості галузі. Укрзалізниця оголошує тендери для реалізації своїх проектів. Індикатор не змінився.

1.2.3 Будівництво залізничних ліній та ремонт рухомого складу забезпечують державні підприємства та державні акціонерні товариства. Індикатор не змінився.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Залізнична інфраструктура, перевезення пасажирів та вантажів є інтегрованими до Укрзалізниці, проте мають окремі рахунки. Перехресне субсидювання прозоре з огляду на наявність окремих рахунків для вантажних та пасажирських перевезень. Індикатор не змінився.

1.3.2 На Укрзалізницю покладено завдання вести управління більшою кількістю допоміжними підприємств. Індикатор не змінився.

1.3.3 Залізницю розділено на 6 регіональних компаній. Південно-західна залізниця має дозвіл на випуск облигацій. Індикатор не змінився.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

1.3.4 Деякі тарифи, в основному на вантажні перевезення товарів на експорт, було підвищено з політичних міркувань. Тарифи на перевезення пасажирів у вагона СВ було підвищено з метою зменшення втрат від пасажирських перевезень. Індикатор не змінився.

1.3.5 Як показує фінансова звітність, перехресне субсидювання пасажирських перевезень вантажними перевезеннями зберігається. Українська залізниця має прибутки. Індикатор не змінився.

1.3.6 Тарифи не повністю відображають витрати на експлуатацію інфраструктури та рухомого складу за окремими статтями, проте загальні витрати покриваються. Індикатор не змінився.

2.2 Платежі

2.2.1 Платежі в межах галузі залишаються стабільними. Індикатор не змінився.

2.2.2 Грошові розрахунки за вантажні перевезення становлять приблизно 97%. Індикатор не змінився.



2.2.3 Державні субсидії надано в обсягах, встановлених центральним держбюджетом, і спрямовано переважно на фінансування професійної підготовки та інші невиробничі витрати. Індикатор не змінився.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Уряд покладається головним чином на фінансування (пільгових) перевезень пасажирів за рахунок коштів Укрзалізниці. Індикатор не змінився.

2.3.2 Субсидії виплачуються залізниці (постачальнику послуг). Індикатор не змінився.

3.0 Регіональний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Керівництво операторів галузі призначає президент, хоча орган, який управляє залізницями, є формально відокремленим. Управлінські рішення стають все більше ізольованими від політичного втручання. Індикатор не змінився.

3.1.2 Регуляторний орган залізниці є частиною уряду; одночасно він є інтегрованим з органом, відповідальним за оперативне управління залізницями. Індикатор не змінився.

3.1.3 Тарифи встановлюють у законодавчому порядку; розробляють транспортну тарифну політику, аби забезпечити прозорість визначення тарифів. Індикатор не змінився.

3.2 Доступ регулюється за допомогою державних дозволів. Укрзалізниця зрівняла права та конкурентні можливості всіх операторів, встановивши уніфіковані знижки до тарифів на вантажні перевезення у вагонах, що знаходяться у власності суб'єктів ринку, які до цього були диференційовані. Індикатор підвищено з 1,0 до 1,3.

Автомобільні дороги та транспорт

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Шляхи перебувають у 100% державній та комунальній власності. Індикатор не змінився.

1.1.2 Приватні підприємці обслуговують 85% пасажирських автобусних перевезень; вони також володіють 30% середніх та великих автобусів. Корпорації та ВАТ займають 15% ринку. Індикатор не змінився.

1.1.3 Соціальна інфраструктура, послуги та ремонтні підприємства, здебільшого, приватні. Будівництво та ремонт доріг забезпечують переважно державні компанії. Індикатор не змінився.

1.2 Управління



- 1.2.1 Регулювання та управління дорожнім господарством були відокремлені. Проте регуляторний орган (Служба автомобільних доріг України) все ще залишається основним органом, що здійснює управління державною акціонерною компанією "Автомобільні дороги України". Індикатор не змінився.
- 1.2.2 Більше уваги приділялось концесійним проектам. Проект будівництва державної платної дороги не завершено. Індикатор не змінився.
- 1.2.3 Будівництво та ремонт доріг забезпечено державними компаніями а також приватними компаніями. Більшість робіт проводиться місцевими підрозділами ДАК "Українські дороги України". Індикатор не змінився.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Управління автомобільними шляхами відокремлено від вантажних та пасажирських перевезень. Індикатор не змінився.
- 1.3.2 Будівництво та технічне обслуговування доріг відокремлено від надання транспортних послуг, деякі служби працюють на договірних умовах. Технічне обслуговування вантажівок та автобусів у більшості випадків відокремлено від надання транспортних послуг. Індикатор не змінився.
- 1.3.3 Дороги фінансувалися та управлялися 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. Індикатор не змінився.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Тарифи на перевезення пасажирів встановлює уряд. Індикатор не змінився.
- 2.1.2 Офіційно фінансування доріг має здійснюватись за рахунок акцизного податку на паливо та деяких інших податків. Надходження від сплати цих податків лише частково спрямовуються на утримання доріг. Індикатор не змінився.
- 2.1.3 Мали місце декілька вдалих спроб з боку перевізників підняти тарифи на міських маршрутах у відповідь на подорожчання палива. Індикатор не змінився.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Платіжна заборгованість між підприємствами зменшується. Індикатор не змінився.
- 2.2.2 Розрахунки здійснюються в грошовій формі. Відкритим залишається питання компенсації пільгового перевезення пасажирів. Індикатор не змінився.
- 2.2.3 Державний бюджет продовжує фінансувати галузь на рівні, нижчому від запланованого. Індикатор не змінився.

2.3 Бюджетне фінансування



2.3.1 Число пасажирів пільгової категорії залишається високим. Рівень компенсації неадекватний. Індикатор не змінився.

2.3.2 Субсидювання пільгової категорії пасажирів часто здійснюється за рахунок перевізників. Індикатор не змінився.

3.0 Регіональний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Уряд призначає лише керівництво компанії "Автомобільні дороги України". Індикатор не змінився.

3.1.2 "Служба автомобільних доріг України" – регуляторний орган галузі – є організаційно відокремленою від уряду. Індикатор не змінився.

3.1.3 Міністерство транспорту прийняло програму адаптації українського транспортного законодавства до норм ЄС у 2004 році. Індикатор не змінився.

3.2 Доступ регулюється за допомогою ліцензування. Міські маршрути виставляються на тендери. Індикатор не змінився.

Електроенергетика

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Контрольні пакети 13 енергорозподільчих компаній перебувають в приватній власності (з 27). Усі пакети енергорозподільчих компаній, які перебувають у державній власності були передані нещодавно створеній НАК "Енергетична компанія України". Індикатор не змінено.

1.1.2 АЕС, ГЕС та ТЕС відокремлені в окремі компанії. 100% АЕС та ГЕС перебуває в державній власності, в той час коли три енергогенеруючі компанії частково приватизовані. Усі пакети акцій, які належать державі, у генеруючих компаніях за винятком АЕС передані НАК "ЕКУ". Індикатор не змінено.

1.1.3 Соціальна інфраструктура, будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії. Індикатор не змінено.

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. Індикатор не змінено.

1.2.2 Все ще існує значне політичне втручання в процес прийняття рішень, хоча поступово зменшується через вимоги приватних інвесторів щодо гарантованої прибутковості. Індикатор не змінено.

1.2.3 Будівництво та ремонт мереж здійснюється обленерго. Участь приватного сектора поступово зростає. Індикатор не змінено.



1.3 Організаційна структура

1.3.1 Генерація, передача та розподіл є відокремленими. Державні пакети акцій в компаніях електроенергетичного сектора, за винятком АЕС, були передані НАК "ЕКУ" – вплив цього рішення буде оцінено в наступному періоді. Індикатор не змінено. Мінімальний рівень відокремлення. Приватний сектор дещо задіяний.

1.3.2 Децентралізація не оцінювалась для цього сектора.

2.0 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 регуляторний орган. Індикатор не змінено.

2.1.2 Має місце перехресне субсидіювання домогосподарств, сільгоспвиробників за рахунок промисловості, покриття витрат є спірним питанням. Індикатор не змінено.

2.1.3 Реальна конкуренція на оптовому ринку електроенергії спостерігалась практично вперше, починаючи з початку запровадження реформ в галузі. Генеруючі компанії розпочали конкурувати 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. Індикатор не змінено.

2.2 Платежі

2.2.1 Ситуація стабільна, але окремі розрахунки все ще відбуваються в негрошовій формі. Індикатор не змінено.

2.2.2 Середній рівень платежів обленерго грошовими коштами до оптового ринку електроенергії стабільний. Індикатор не змінено.

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

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії, кількість привілейованих споживачів є значною. Індикатор не змінено.

2.3.2 Субсидії виплачуються постачальникам послуг - обленерго. Індикатор не змінено.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Керівництво призначається державою. Індикатор не змінено.

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



3.1.3 Більшу прозорість було внесено до розподілу коштів за електроенергію, яку постачають до оптового ринку. Було прийнято рішення про пропорційний розподіл коштів відповідно до обсягів поставленої енергії. Це рішення має покласти краї адміністративному розподілу і дискримінації одних генеруючих компанії за рахунок інших, проте не зрозумілою залишається доля боргів та графіки їх погашення. Індикатор не змінено.

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

Газовий сектор

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

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

1.1.2 Частка держави в видобутку газу є надзвичайно високою, участь приватних компаній у імпорті є незначною. Індикатор не змінено.

1.1.3 Будівництво та ремонт мереж здійснює переважно НАК "Нафтогаз України", однак не пов'язаний з основною діяльністю бізнес був відокремлений. Окремі контракти на модернізацію та оновлення магістральних трубопроводів виконуються приватною компанією. Індикатор не змінено.

1.2 Управління

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

1.2.2 Комерційні цілі є другорядними, однак прослідкується тенденція до підвищення комерціалізації. Індикатор не змінено.

1.2.3 Почалось залучення приватного сектора до ремонту та модернізації трубопроводів; приватний сектор залучено до постачання газу підприємствам. Індикатор не змінено.

1.3 Організаційна структура

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

1.3.2 Мінімальний рівень відокремлення. Індикатор не змінено.

1.3.3 Децентралізація не оцінювалась для цього сектора.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 Все ще існує втручання держави в процес встановлення тарифів. Індикатор не змінено.



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. Індикатор не змінено.

2.1.3 НКРЕ почала встановлювати граничні ціни на природний газ для кінцевих споживачів згідно з постановою Кабінету Міністрів. Індикатор не змінено.

2.2 Платежі

2.2.1 Заборгованості, неплатежі та пов'язані з ними проблеми були помітно зменшені, але все ще мають місце. Індикатор не змінено.

2.2.2 Ситуація із платіжною дисципліною у секторі частково покращилася, а загальні борги за спожитий газ скоротилися на 6% між січнем та липнем 2005 року. Проте ґрунт для неплатежів досі не усунено, особливо у випадку комунальних господарств, які страждають від тарифів, що не відображають витрати та від неповних платежів зі сторони своїх клієнтів. Індикатор не змінено.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Практика відстрочки боргів все ще має місце. Індикатор не змінено.

2.3.2. Субсидії виплачуються постачальнику послуг. Індикатор не змінено.

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 змінено.

3.1.2 НАК "Нафтогаз України" підпорядковано Уряду. Індикатор не змінено.

3.1.3 Аукціони з продажу газу скасовані. Розподіл та встановлення ціни на російський газ, отриманий за транзитні послуги, є непрозорими. Індикатор не змінено.

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

Водопостачання та водовідведення

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 Природна монополія (транспортування та розподіл води та дренажна система), в основному, перебуває у комунальній (88%) власності, 7% - у приватній власності, 5% - у державній. Індикатор не змінився.



1.1.2 Потенційно найбільш конкурентний бізнес (водопостачання та очищення стічних вод) все ще інтегровані з природними монополіями і перебувають у комунальній власності. Індикатор не змінився.

1.1.3 Будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії та також перебувають у комунальній власності. Індикатор не змінився.

1.2 Управління

1.2.1 Водопостачання та водовідведення здійснюються регіональними монополістами, які є відокремленими підприємствами, але управляють ними місцеві органи влади, які також володіють цими підприємствами в більшості випадків. Індикатор не змінився.

1.2.2 Втручання держави в процес прийняття рішень значне. Місцева влада переслідує цілі соціального захисту. Індикатор не змінився.

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.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Відокремлення відсутнє. Індикатор не змінився.

1.3.2 Відокремлення відсутнє. Індикатор не змінився.

1.3.3 Компанії підпорядковані місцевим органам влади. Місцева влада стала менш залежною від центральної у питаннях тарифів та інвестицій. Індикатор не змінився.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 Тарифи встановлюють місцеві органи влади. В декількох регіонах тарифи на водопостачання та водовідведення було підвищено, незважаючи на політичний тиск. Індикатор не змінився.

2.1.2 Тарифи є нижчими за рівень, що покриває витрати. Тарифи для промисловості є в декілька разів вищими, ніж для населення. Навіть застосовуючи перехресне субсидіювання, тарифи не покривають витрати. Індикатор не змінився.

2.1.3 Потенційно конкурентний бізнес є частиною природної монополії, природна монополія встановлює ціну на всю послугу. Індикатор не змінився.

2.2 Платежі

2.2.1 Платіжна заборгованість є значною. Основні кредитори галузі – енергопостачальні компанії. Індикатор не змінився.

2.2.2 Рівень збирання платежів домогосподарств залишився на високому рівні (94%). Однак заборгованість населення зростає на



6,4% і на 1 липня 2005 року становила 3,2 млрд. грн. Індикатор не змінився.

2.2.3 Місцеві бюджети виконують свої зобов'язання з пільг і субсидій громадянам більше ніж на 50%. Індикатор не змінився.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Обсяг субсидіювання значно відрізняється у різних регіонах. Індикатор не змінився.

2.3.2 Субсидії виплачуються компаніям, що надають послуги з водопостачання та водовідведення. Індикатор не змінився.

3.0 Регіональний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Керівництво призначають регіональні органи. Індикатор не змінився.

3.1.2 Не існує незалежного регуляторного органу. Наново створений Держжитлокомунгосп має відігравати регуляторну роль у галузі, але не існує чіткого визначення регуляторних повноважень та процедур. Індикатор не змінився.

3.1.3 Незважаючи на чіткі норми встановлення тарифів, вони не є примусовими для місцевих адміністрацій. Тарифи встановлюються довільно. Індикатор не змінився.

3.2 **Регулювання доступу до мереж.** Не існує правил для доступу до мереж. Індикатор не змінився.