

**Моніторинг інфраструктури України (МІУ)
№12/2010**

Дмитро Науменко, Наталія Сисенко,
Ганна Чухай

Вересень 2010

Дмитро Науменко, Старший дослідник. Дослідницькі інтереси: енергетика, фіскальна політика, фінансовий аналіз.

Наталія Сисенко, Старший дослідник. Дослідницькі інтереси: транспорт і зв'язок; інновації та їх економічна ефективність. Аспірантка кафедри економічної теорії Національного Університету «Києво-Могилянська Академія» за спеціальністю «Економічна теорія».

Ганна Чухай, Провідний дослідник. Дослідницькі інтереси: розвиток та регулювання інфраструктури, енергетика, водопостачання та водовідведення. Аспірантка університету Heriot-Watt, Единбург.

Список скорочень

АМКУ – Антимонопольний комітет України
ВАТ – Відкрите акціонерне товариство
грн – гривня
ДАК – Державна акціонерна компанія
ДПП – Державно-приватне партнерство
дол. США – долари США
ЕКУ – «Енергетична компанія України»
ЄС – Європейський союз
ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку
ЖКГ – житлово-комунальне господарство
КМУ – Кабінет міністрів України
МІУ – Моніторинг інфраструктури України
МТЗУ – Міністерство транспорту та зв'язку України
НАК – Національна акціонерна компанія
НКРЕ – Національна комісія регулювання електроенергетики
НКРЗ – Національна комісія з питань регулювання зв'язку
НКРТ – Національна комісія з питань регулювання транспорту
ПДВ – Податок на додану вартість
ПФТС – Перша фондова торговельна система
РУЕ - Росукренерго
ТКЕ – Теплокомуненерго
УГЕ – «Укргаз-Енерго»
УЗ – «Укрзалізниця»
ФДМУ – Фонд державного майна України
дпр – до попереднього року

Моніторинг інфраструктури України (МІУ); № 12/2010

Дмитро Науменко, Наталія Сисенко, Ганна Чухай

ЗМІСТ

Вступне слово.....	4
1. Резюме.....	5
2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, вересень 2009 р. – серпень 2010 р.....	7
2.1 Телекомунікації.....	8
2.2 Залізниця.....	12
2.3 Автомобільні дороги.....	17
2.4 Електроенергетика.....	21
2.5 Газ.....	23
2.6 Водопостачання та водовідведення.....	26
Додаток 1 Порівняльна характеристика запланованих реформ у секторі залізничного транспорту.....	28
Додаток 2. Оцінка індикаторів інфраструктури.....	30
Додаток 3. Опис індикаторів інфраструктури.....	33
Додаток 4. Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (вересень 2009 р. – серпень 2010 р.).....	37

Вступне слово

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

У першому розділі МІУ міститься стислий опис найважливіших змін, що відбулись протягом періоду з вересня 2009 р. по вересень 2010 р. Загальний аналіз регуляторної політики в українських галузях інфраструктури наведено у другому розділі. Деталізований аналіз реформ у кожному з шести секторів є не лише *ex post* дослідженням, але й представленням головних проблем, які потребують вирішення в майбутньому. Вивчення динаміки реформування кожного сектора інфраструктури доповнює кількісну оцінку та забезпечує широке бачення ситуації всередині різних галузей. У додатках представлено оцінки у формі таблиць та надано методологічні пояснення і детальні коментарі для кожного індикатора.

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

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

1. Резюме

Індикатор для сектору **Телекомунікацій** було підвищено з 2,48 до 2,62 як результат регуляторних зусиль НКРЗ. На відміну від НКРЗ, КМУ негативно впливав на сектор, здебільшого шляхом втручання у діяльність «Укртелекому».

Індикатор для сектору **Залізниць** дещо зменшився з 1,76 до 1,75. Зменшення було спричинене втручанням уряду у фінансові рішення «Укрзалізниця». Прийнята програма реформування сектору розчаровує і не призведе до позитивних змін у найближчому майбутньому.

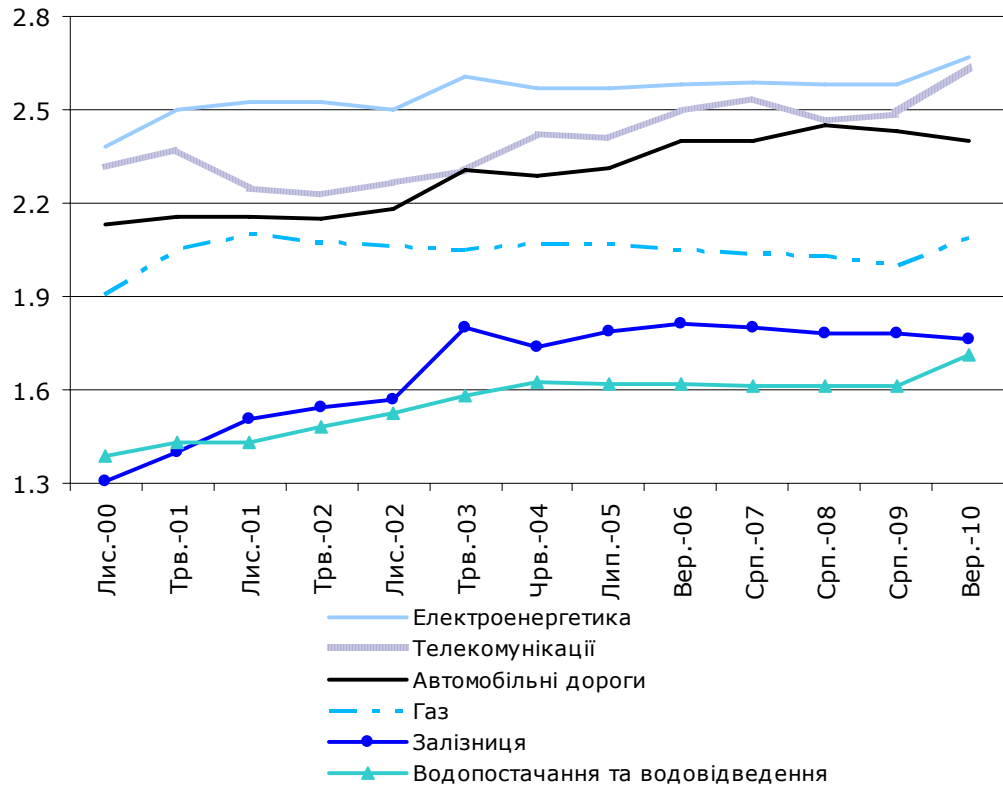
Індикатор для сектору автомобільних **Доріг** зменшився з 2,42 до 2,39 через відсутність реформ та дуже слабкі фінансовий стан і бюджетна дисципліна у секторі.

Загальний індикатор для сектору **Електроенергетики** збільшився з 2,57 до 2,66 як результат удосконалення тарифного регулювання та доступу до мереж. Окрім цього, у 2010 р. повноваження регулятора у секторі були закріплені законом, що підвищило його незалежність.

Індикатор для сектору **Газу** підвищився з 1,99 до 2,08, демонструючи вдосконалення регулювання та організації сектору в результаті прийняття нового основного для сектору закону. Також збільшився рівень покриття витрат тарифами.

Загальний індикатор для **Водопостачання та водовідведення** підвищився з 1,60 до 1,70 у відповідь на регуляторний прорив створення національного регулятора на ринку комунальних послуг.

Рисунок 1
Індикатори розвитку інфраструктури України, ІЕД



Джерело: розрахунки ІЕД

2. Економічна політика в галузях інфраструктури України, вересень 2009 р. – серпень 2010 р.

Цього року загальна оцінка розвитку секторів інфраструктури підвищилась після падіння протягом декількох років поспіль.

Протягом вересня 2009 р. – серпня 2010 р. структурні покращання спостерігались у чотирьох із шести секторів – телекомунікаціях, електроенергетиці, газовому секторі та водопостачанні та водовідведенні. Більшість регуляторних досягнень завдячують новим законам та іншим законодавчим актам, які цього року масово приймалися. Найбільшими законодавчими досягненнями були прийняття проринкового Закону Про функціонування газового ринку, створення національного регуляторного органу на ринку комунальних послуг та закріплення діяльності існуючого регулятора електроенергетики та газового ринку положеннями закону.

Протягом року підвищились тарифи на більшість послуг інфраструктури для всіх категорій споживачів, що підвищило рівень покриття тарифами витрат та покращило фінансовий стан постачальників послуг.

Ситуація у транспортній інфраструктурі – залізницях та автомобільних дорогах – погіршилась цього року. Головною причиною падіння оцінок цих секторів є незадовільні фінансові результати діяльності монополістів – Укрзалізниці та Укравтодору. Обидва страждають через надмірний кредитний тягар, високі платежі до державного бюджету та відсутність коштів для належного утримання активів та здійснення інвестицій. Уряд продовжує втручатися у діяльність монополістів, не даючи їм використовувати економічні інструменти для того, щоб підвищити свою ефективність. Загалом, діяльність монополістів базується не на ринкових, а фіскальних принципах. На жаль, останній підхід вичерпує транспортну інфраструктуру країни, що призведе до набагато вищої вартості її відновлення в майбутньому, високих витрат від втрати конкурентоспроможності у транзиті і загальних економічних втрат зростання.

Підводячи підсумок, здається, що в Україні реформи у секторах інфраструктури можливі тільки тоді, коли їх більше неможливо уникати. Шоки - зовнішній (ціни на газ) чи/та внутрішній (бюджетний дефіцит) також допомагають уряду зважитися на реформи.

2.1 Телекомунікації

Впродовж звітнього періоду Національна комісія регулювання зв'язку (НКРЗ) покращила регулювання ринку у секторі. Уряд неодноразово втручався у діяльність «Укртелекому» і не приватизував його.

Галузевий регулятор – Національна комісія з питань регулювання зв'язку України – працювала над кількома регуляторними покращеннями. Наприкінці 2009 року НКРЗ прийняла нові Ліцензійні умови для постачальників послуг фіксованого телефонного зв'язку³. Нові умови передбачають принцип технологічної нейтральності, який визнається Міжнародним союзом електрозв'язку.⁴ Цей принцип означає, що різні технології, за допомогою яких надаються подібні послуги, повинні регулюватися однаково. Такий підхід дозволяє збалансувати витрати та вигоди як провайдерів, так і споживачів, оскільки компанії конкурують в однакових ринкових умовах і клієнти виграють від ширшого вибору та нижчих цін.

У лютому 2010 року НКРЗ представила проект додаткових умов до ліцензійних правил⁵, що закріплюють використання каналів у суворій відповідності з типом зв'язку, передбаченим у ліцензії⁶. Нові правила забезпечать справедливу конкуренцію, оскільки вони попередять ситуації, коли маршрутизація трафіка відбувається з порушенням ліцензійних вимог, а компанії мінімізують свої витрати за рахунок дешевших ліцензій, інфраструктури інших операторів тощо.

У липні 2010 року НКРЗ прийняла нові Ліцензійні умови для постачальників послуг фіксованого телефонного зв'язку з використанням бездротового доступу до телекомунікаційної мережі⁷. Однак Кабінет Міністрів не змінив розміри плати за ліцензії⁸, встановлені ще у 2004 році.

Також НКРЗ прийняла Положення про якість телекомунікаційних послуг⁹, що встановлює параметри якості¹⁰ і передбачає їх публічну презентацію

³ Рішення НКРЗ від 10 грудня 2009 року N 1789 «Про затвердження Ліцензійних умов здійснення діяльності у сфері телекомунікацій з надання послуг фіксованого телефонного зв'язку з правом технічного обслуговування та експлуатації телекомунікаційних мереж і надання в користування каналів електрозв'язку: місцевого, міжміського, міжнародного».

⁴ Регуляторний інструментарій МСЕ// <http://www.ictregulationtoolkit.org/en/Section.1833.html>

⁵ Рішення НКРЗ від 25 лютого 2010 року N 90 «Про взяття за основу проекту Змін до Ліцензійних умов здійснення діяльності у сфері телекомунікацій з надання послуг фіксованого телефонного зв'язку з правом технічного обслуговування і надання в користування каналів електрозв'язку: місцевого, міжміського, міжнародного»

⁶ Наприклад, ліцензія на надання послуг місцевого телефонного зв'язку може передбачати використання тільки місцевих каналів.

⁷ Рішення НКРЗ від 29 липня 2010 року N 348 «Про затвердження Ліцензійних умов здійснення діяльності у сфері телекомунікацій з надання послуг фіксованого телефонного зв'язку з використанням безпроводового доступу до телекомунікаційної мережі з правом технічного обслуговування і надання в користування каналів електрозв'язку: місцевого, міжміського, міжнародного».

⁸ Постанова КМУ від 16 червня 2004 р. N 773 Про розміри та порядок зарахування плати за видачу, переоформлення, видачу дубліката, копії ліцензії на провадження діяльності у сфері телекомунікацій і продовження строку її дії (вона встановлює пільгові ставки для IP-телефонії - 6% від звичайного розміру).

⁹ Рішення НКРЗ від 15 квітня 2010 року N 174 «Про затвердження Положення про якість телекомунікаційних послуг».

телекомунікаційними операторами. Перше оприлюднення відбудеться у січні 2011 року. Очікується, що це призведе до підвищення якості послуг.

У березні 2010 року НКРЗ прийняла порядок досудового врегулювання спору між телекомунікаційними операторами¹¹. Він повинен забезпечити більш справедливе регулювання взаємодії між усіма компаніями, включаючи монополії.

Усі вищезгадані регуляторні покращення дозволили нам значно підвищити індикатор «Прозорість регулювання» з 2,3 до 3,0.

У серпні 2009 року вступив у дію Порядок доступу до кабельної каналізації електрозв'язку¹². Він передбачає єдину процедуру надання доступу до кабельної каналізації України¹³ для операторів зв'язку будь-якої форми власності. Однак, на даний момент, НКРЗ не може регулювати тарифи доступу до каналів оскільки її повноваження – затверджені Законом «Про телекомунікації» - ще не були розширені¹⁴, а структура тарифів не була остаточно затверджена¹⁵. Відповідно, жоден індикатор не змінився.

5 жовтня 2009 року вступив у дію Порядок взаєморозрахунків між операторами телекомунікацій за послуги доступу до телекомунікаційних мереж¹⁶. У лютому 2010 року НКРЗ прийняла додаткове рішення про встановлення ставок інтерконекту між усіма операторами мобільного та фіксованого зв'язку, що є монополістами на їх ринкових сегментах. Антимонопольний комітет України (АМКУ) визнав вісьмох основних операторів телекомунікацій монополістами у межах їх мереж у червні, а в липні НКРЗ вже встановила¹⁷ ставки інтерконекту між ними. Вони складають 0,18-0,25 грн/хв. за доступ до мереж фіксованого зв'язку та 0,35-0,40 грн/хв. за доступ до мереж мобільного зв'язку. У результаті, очікується, що домінуючі компанії більше не зможуть зловживати своїм монополістичним становищем, а взаємний доступ буде справедливо регулюватися ставками, що покривають видатки. Хоча дозволений тарифний коридор може стати предметом для можливих суперечок між операторами, індикатори «Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств» та «Регулювання доступу до мереж» було підвищено до 3,3 та 2,7, відповідно.

¹⁰ Рішення НКРЗ від 5 серпня 2010 року N 363 «Про затвердження базових переліків показників якості телекомунікаційних послуг, рівні яких підлягають обов'язковому оприлюдненню у 2011 році».

¹¹ Рішення НКРЗ від 13 травня 2010 року N 217 «Про затвердження Порядку проведення експертизи при досудовому врегулюванні спору».

¹² Рішення НКРЗ від 23 липня 2009 року N 1607 «Про затвердження Порядку доступу до кабельної каналізації електрозв'язку».

¹³ 95% каналів експлуатуються «Укртелекомом» як державною монополією.

¹⁴ Проект Закону про внесення змін до Закону України "Про телекомунікації" (щодо забезпечення доступу до кабельної каналізації електрозв'язку) № 5333 від 08 квітня 2010 року, прийнятий у першому читанні 6 липня 2010 року.

¹⁵ Рішення НКРЗ від 1 липня 2010 року N 298 «Про схвалення проекту Порядку формування тарифів на послуги доступу до кабельної каналізації електрозв'язку».

¹⁶ Рішення НКРЗ від 9 липня 2009 року N 1586 «Про затвердження Порядку взаєморозрахунків між операторами телекомунікацій за послуги доступу до телекомунікаційних мереж загального користування».

¹⁷ Рішення НКРЗ від 4 лютого 2010 року N 52 «Про затвердження Розрахункових такс за послуги доступу до телекомунікаційних мереж операторів, що займають монополієне (домінуюче) становище на ринку телекомунікацій».

У березні 2010 року АМКУ схвалив об'єднання українських активів компаній «Telenor ASA» та «Altimo Holdings & Investments Ltd», тобто великих операторів телекомунікацій ЗАТ «Українські радіосистеми», ТОВ «Голден Телеком» (ТМ Beeline) та «ЗАТ «Київстар Джі.Ес.Ем.». Це стало можливим, оскільки чинне законодавство не передбачає обмежень на здобуття кількох або навіть усіх ліцензій та радіочастот одним учасником¹⁸. Однак, на нову компанію припадатиме 43,5% українського ринку мобільного зв'язку за кількістю абонентів (дані на 31 грудня 2009 року), 54% радіочастотного ресурсу стандарту GSM-900 та 50% - GSM-1800. Це означає, що оператор сконцентрує значну ринкову силу. У квітні АМКУ розпочав перегляд свого рішення¹⁹, хоча його позиція була слабкою через недоліки поточного регуляторного режиму, що дозволяє надто широке тлумачення законодавства, яке визначає концентрацію на ринку. У підсумку, 19 жовтня справу було закрито, а злиття все ж таки дозволено²⁰. Тим часом, акції нової компанії «VimpelCom Ltd.» котирувалися на Нью-Йоркській фондовій біржі з квітня²¹. Через підвищення концентрації на ринку індикатор «Потенційно конкуруючі підприємства» було знижено з 3,3 до 3,0.

Впродовж спостережуваного періоду фінансові показники діяльності «Укртелекому» погіршилися. У 2009 році держава зобов'язала «Укртелеком» збільшити платежі до бюджету, незважаючи на падіння його прибутку (Рисунок 2). У той же час, держава не компенсувала надання «Укртелекомом» загальнодоступних (універсальних) телекомунікаційних послуг, а населення погіршило платіжну дисципліну²². Через зростання заборгованостей ми зменшили індикатори «Рівень оплати послуг кінцевими споживачами» та «Бюджетна заборгованість» до 3,3 та 2,3, відповідно.

У 2010 році ситуація дещо покращилася. Новий міністр зобов'язав керівництво компанії щоквартально звітувати Міністерству про фінансові результати²³. Потім компанія сплатила 55,6 млн. дол. США з 500-мільйонного боргу Credit Suisse First, Deutsche bank та Standard bank²⁴. У липні вона показала 48 млн. грн прибутку за перше півріччя 2010 року завдяки зростанню доходів від надання послуг широкосмугового доступу до Інтернету, звільненню персоналу та відкладеним податковим платежам. Однак, такий результат є короткостроковим та свідчить не про вищу ефективність компанії, а підготовку її до оголошеної приватизації²⁵. Незважаючи на це, індикатор «Управління. Природна монополія» було трохи підвищено з 2,0 до 2,3.

¹⁸ Рішення АМКУ від 9 березня 2010 року.

¹⁹ Рішення АМКУ від 22 квітня 2010 року.

²⁰ Рішення АМКУ від 19 жовтня 2010 року.

²¹ <http://www.nyse.com/about/listed/vip.html>.

²² За 2009 рік заборгованість з бюджету зростає на 60 млн. грн., а борги населення – на 19,4 млн. грн.// http://www.ukrtelecom.ua/about/finance/results_finance/2009.

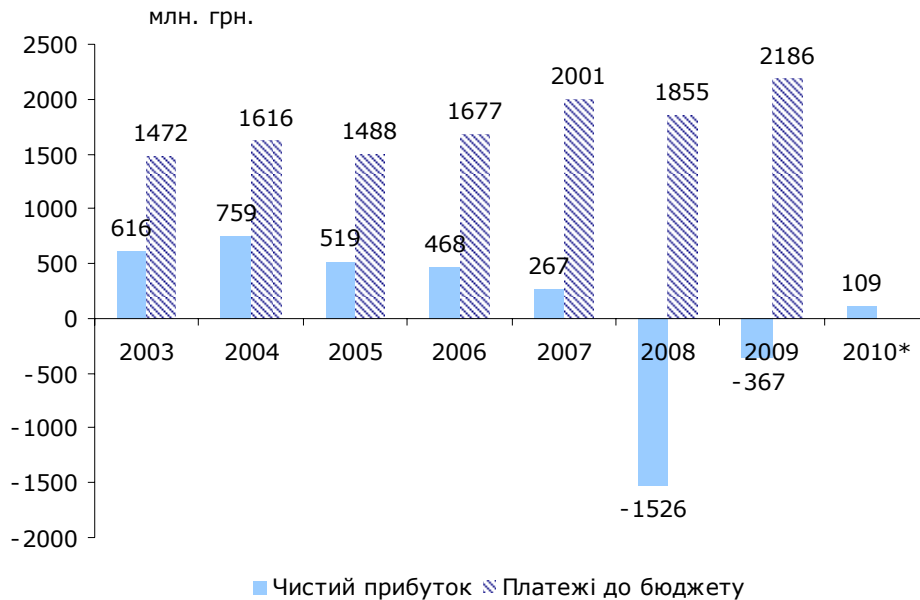
²³ <http://www.mintrans.gov.ua/uk/news/17163.html>.

²⁴ Два транші було сплачено у лютому та травні 2010 року.

²⁵ Спочатку вона планувалася на серпень 2010 року (Наказ ФДМУ від 13 травня 2010 року №630), але пізніше вона була відкладена до вересня 2010 року (Наказ ФДМУ від 30 липня 2010 року №1109), а потім – до жовтня 2010 року (Наказ ФДМУ від 21 жовтня 2010 року №1536), коли і було оголошено конкурс, запланований на грудень 2010 року.

Рисунок 2

Деякі фінансові показники «Укртелекому»



Джерело: «Укртелеком»

Примітка: * - план

На завершення огляду всіх змін у секторі впродовж спостережуваного періоду можна сказати, що НКРЗ як регулятор наполегливо докладала зусиль до покращення ринкових умов. На відміну від неї, КМУ негативно впливав на сектор, насамперед, через відсутність визначеного стратегічного бачення майбутнього «Укртелекому». Сукупний індикатор для сектору зріс з 2,48 до 2,62.

2.2 Залізниця

Впродовж спостережуваного періоду уряд прийняв Програму реформування залізничного сектору. Однак, малоімовірно, що заплановані структурні зміни будуть втілені.

У грудні 2009 року, після трирічного періоду розробки, КМУ прийняв програму реформування залізничного транспорту²⁶. Програма не узгоджується із Концепцією реформ, прийнятою у 2006 році²⁷, яка, у свою чергу, повністю відповідає сучасним підходам до реформування природних монополій. Нажаль, запропонована програма передбачає кроки (Додаток 1), які не призведуть до досягнення оголошених цілей. Відповідно, через те, що документ показав небажання українського уряду змінювати ситуацію у секторі, жоден індикатор не було змінено.

Зіткнувшись із зменшенням транспортних потоків²⁸ та падінням частки як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках (Рисунки 3 та 4), Укрзалізниця (УЗ) не піднімала тарифи на вантажні перевезення у цьому році, хоча і запровадила їх обов'язкову індексацію²⁹. Тому ми збільшили індикатор «Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств» з 2,0 до 2,3. Також у липні 2010 року було підвищено тарифи для металургійної та хімічної галузей³⁰ після їх дворічного заморожування³¹. Скасування пільгових тарифів для окремих галузей є позитивним, тому індикатор «Незалежність регуляторного органу, у тому числі і від політичного впливу» зріс з 1,3 до 1,7.

²⁶ Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. N 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки»

²⁷ Розпорядження КМУ від 27 грудня 2006 р. N 651-р «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту»

²⁸ Згідно з даними Держкомстату, у 2009 році перевезення вантажів УЗ знизилися на 21,5% дпр, а пасажирів – на 4,4% дпр.

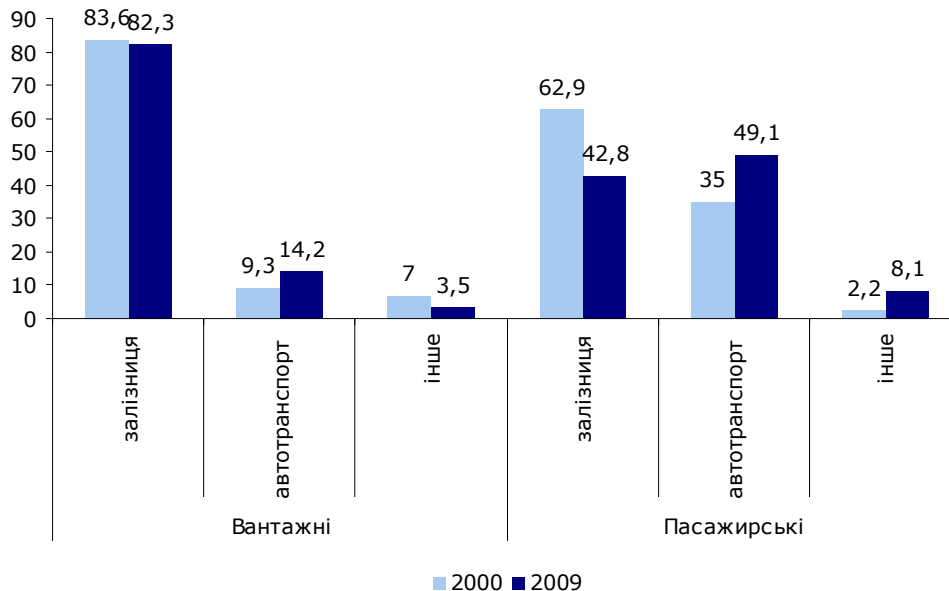
²⁹ У грудні 2009 року КМУ запровадив обов'язкову індексацію тарифів на перевезення вантажів залізницею наприкінці кожного фінансового року, Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. N 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»

³⁰ Постанова КМУ від 2 червня 2010 р. N 397 «Про ліквідацію деяких консультативних, дорадчих та інших допоміжних органів, утворених Кабінетом Міністрів України»

³¹ Постанова КМУ від 14 жовтня 2008 р. N 925 «Про першочергові заходи щодо стабілізації ситуації, що склалася в гірничо-металургійному та хімічному комплексі»

Рисунок 3

Структура транспортних потоків, %



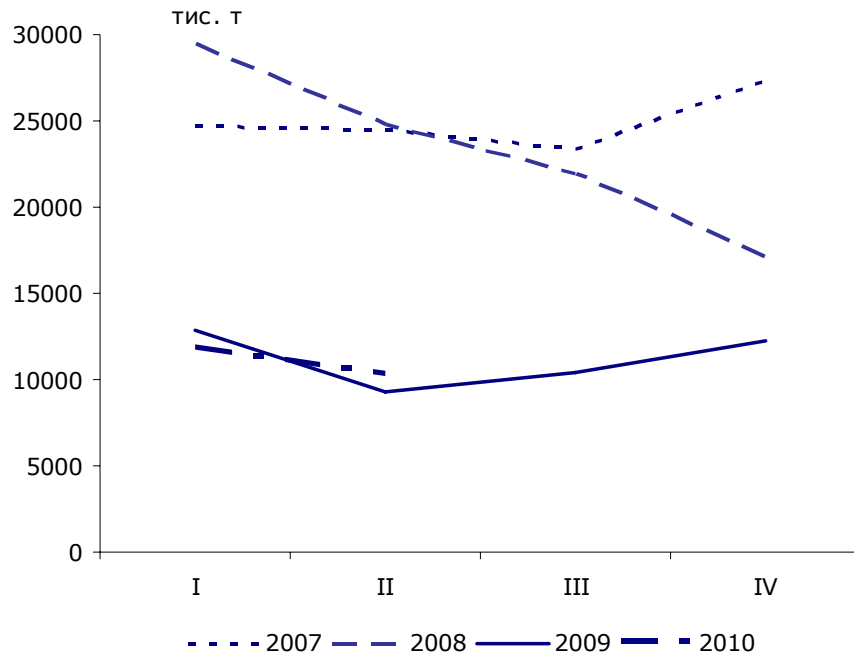
Джерело: Державний комітет статистики

Протягом останніх років транзитний вантажопотік через територію України зменшився через загальне економічне падіння та доступність дешевших маршрутів (Рисунок 4). Для залучення додаткових вантажопотоків залізнична адміністрація запровадила значні 15-50%, знижки на перевезення транзитних вантажів для різних типів товарів (зернові, метали, вугілля, добрива тощо) у різних напрямках (до Західної Європи, до Таджикистану, з Росії, з Білорусії тощо)³². Однак усі ці кроки є короткостроковими заходами і не допомагають значно підвищити конкурентоспроможність України на регіональному ринку вантажних перевезень. Що може підвищити конкурентоздатність Укрзалізниці так це – інвестиції у рухомий склад та колії, для того щоб було можливо конкурувати із високими логістичними стандартами сусідніх країн. Проте у 2009 році інвестицій майже не було здійснено (Рисунок 5).

³² Зміни та доповнення до Тарифної політики на 2009 рік// <http://uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.tarpolmain.tarpolUZ2007.izmUZ2007&f=Doc.View&p=tpuzzminy.0&lng=uk>; Зміни та доповнення до Тарифної політики на 2010 рік // http://uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.tarpolmain.tarif_uz_2010.zminy_dop_2010&f=Doc.View&p=zminy_dop_2010_.0&lng=uk

Рисунок 4

Транзит вантажів залізничним транспортом, за кварталами



Джерело: Державний комітет статистики

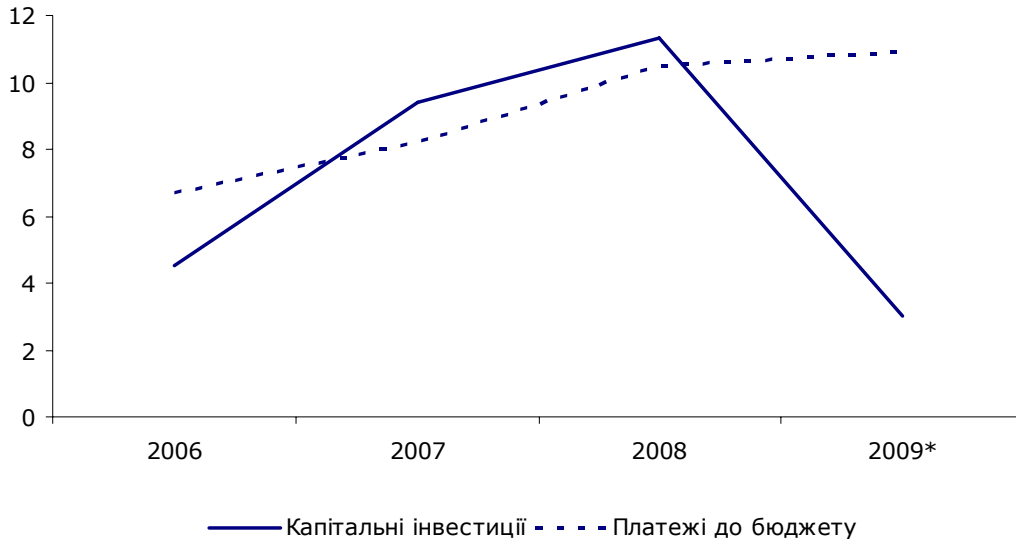
У той же час УЗ перевиконала план платежів до бюджету (Рисунок 5), надавала пільги для металургійної та хімічної галузей, кредитувала державну компанію «Вугілля України»³³ та перевозила 24 категорії пільговиків без повної компенсації їх проїзду з бюджету³⁴. У результаті, фінансовий стан УЗ погіршився, і ми зменшили індикатори «Рівень оплати послуг кінцевими споживачами» та «Бюджетна заборгованість» до 2,3 та 1,3, відповідно.

³³ На 31 грудня 2009 року «Вугілля України» заборгувало 0,6 млрд. грн. за залізничні перевезення.

³⁴ У 2009 році УЗ здійснила перевезень пільгових категорій споживачів на суму 0,51 млрд. грн, і тільки 32,4% було компенсовано з бюджету. Відповідно, вона наполягала на зміні ситуації. У грудні 2009 року КМУ прийняв Порядок розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян. Однак він навряд чи допоміг, оскільки за перше півріччя 2010 року компенсація УЗ складала лише 18,2% (з 0,27 млрд. грн.).

Рисунок 5

Капітальні інвестиції та платежі до бюджету УЗ, млрд.грн



* Дуже приблизна оцінка капітальних інвестицій, оскільки достовірна інформація по 2009 року не доступна. Їх обсяг за січень-березень становив 0,3 млрд. грн.

Джерело: ЗМІ

В результаті погіршення фінансового стану Укрзалізниці, у листопаді 2009 року УЗ не спромоглася виплатити другий транш у 110 млн. дол. США з 550 млн. дол. США кредиту Barclays Bank PLC і сплатила тільки відсотки (8 млн. дол. США)³⁵. Як наслідок, вона була змушена просити про реструктуризацію боргу, яка було погоджена у травні 2010 року. Строк кредиту було подовжено до 5 років, і ця домовленість дозволила УЗ покращити її поточну фінансову ситуацію. Також УЗ розпочала публічне розміщення облігацій на суму 1 млрд. грн. зі ставкою купону в 24%; до серпня 2010 року їй вдалося отримати приблизно 0,79 млрд. грн, однак цієї суми не вистачить навіть на покриття поточний боргових зобов'язань.

Відчуваючи постійний фінансовий голод, УЗ має дуже амбіційні інвестиційні плани. У березні 2010 року у структурі УЗ було створено інвестиційний комітет, який буде проводити аналіз доцільності інвестиційних проектів та розробляти коротко-, середньо- та довгострокові інвестиційні плани³⁶. Пізніше УЗ презентувала план капітальних інвестицій на 2010-2014 роки на суму в 78 млрд. грн., з яких 32 млрд. грн. планується профінансувати за рахунок кредитів та лізингу, 38 млрд. грн. – амортизації, 7 млрд. грн. – державного бюджету. Підсумовуючи, комерційний підхід до прийняття рішень стає більш важливим для УЗ, хоча уряд все ще утримує контроль над її плануванням та інвестиційними рішеннями. Тому ми не змінили індикатор

³⁵ Усього у 2009 році УЗ виплатила 2 млрд. грн. з 4 млрд. грн. платежів по кредитах.

³⁶ Прес-служба УЗ// <http://www.uz.gov.ua/?lng=uk>

«Планування діяльності природної монополії та прийняття інвестиційних рішень».

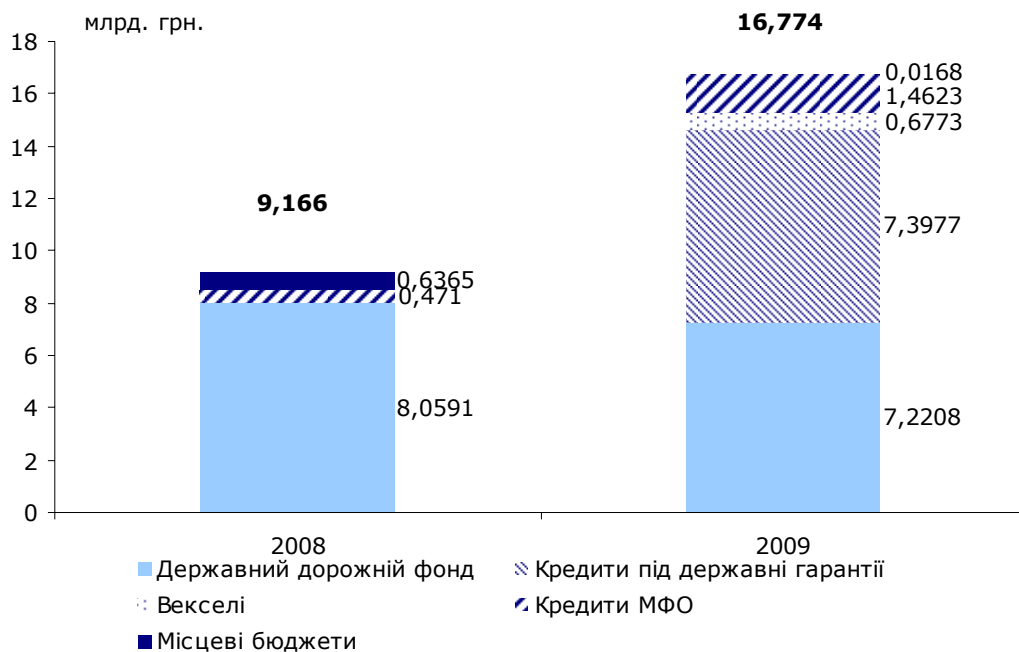
Беручи до уваги небажання уряду реформувати сектор та його маніпуляції із фінансами УЗ, індикатор для залізниць було знову знижено з 1,76 до 1,75.

2.3 Автомобільні дороги

Спостережуваний період позначився авральними зусиллями уряду знайти кошти для будівництва та ремонту доріг і ігноруванням того факту, що сектор вкрай потребує реформування. У той же час, на ринку транспортних послуг влада намагалася впровадити зміни у сфері регулювання тарифів.

Катастрофічна фінансова ситуація Державної служби автомобільних доріг України («Укравтодору») залишається найбільшою проблемою сектору. До 2009 року Державний дорожній фонд був основним джерелом фінансування «Укравтодору» (Рисунок 6). Однак у 2009 році тільки половина надходжень «Укравтодору» надійшла від збору податків та імпорتنних мит, що формують Державний дорожній фонд. Решта була профінансована за рахунок кредиторів, що надають кошти під державні гарантії (Рисунок 6).

Рисунок 6
Надходження «Укравтодору»



Джерело: Укравтодор

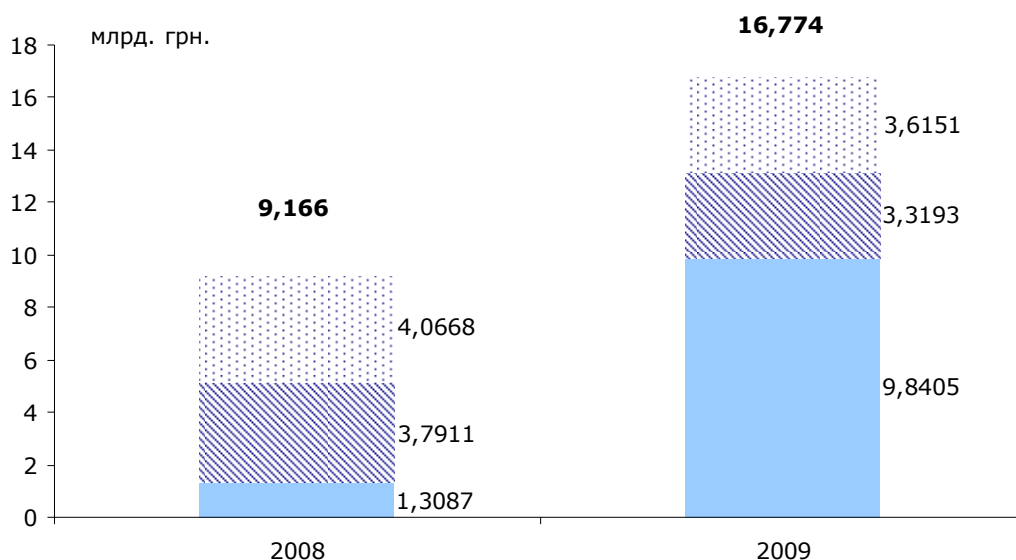
У спробі забезпечити підготовку до чемпіонату Європи з футболу 2012 року та боротьби із наслідками повені у Західній Україні уряд дозволив «Укравтодору» розраховуватися з його постачальниками та підрядниками за допомогою векселів³⁷, авальованих Міністерством фінансів за обліковою

³⁷ Постанова КМУ від 29 липня 2009 р. N 841 «Про проведення вексельних розрахунків щодо фінансування деяких заходів, пов'язаних з підготовкою та проведенням фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в Україні» та Постанова КМУ від 25 листопада 2009 р. N 1247 «Про проведення вексельних розрахунків щодо фінансування деяких заходів, пов'язаних з ліквідацією наслідків стихійного лиха, що сталося 23-27 липня 2008 р., на об'єктах дорожнього господарства державної форми власності і фінансування інших об'єктів

ставкою НБУ+2,5%. До квітня 2010 року їх обсяг досяг 1,9 млрд. грн. Окрім цього, для компенсації дефіциту Держаного дорожнього фонду Кабінет встановив величезні розміри державних гарантій «Укравтодору», дозволених для покриття його боргових запозичень³⁸: у 2009 році – 37 млрд. грн.³⁹, у 2010 році – 45 млрд. грн. Таким чином, ми зменшили індикатор «Внутрішньогалузевий рівень платежів» та «Рівень субсидій» до 2,3 та 1,0, відповідно.

Рисунок 7

Видатки «Укравтодору»



■ Сплата боргів, гарантованих державою ▨ Поточні видатки ▩ Капітальні видатки

Джерело: Укравтодор

У 2009 році «Укравтодор» залучив значну суму грошей (Рисунок 6), що була витрачена здебільшого на рефінансування боргу «Укравтодору» (Рисунок 7). У 2009 році державна монополія повинна була сплатити 9,8 млрд. грн боргів, включаючи 6,3 млрд. грн з державного бюджету. Таким чином, у 2009 році вперше сума, витрачена на дорожні роботи, була меншою від суми, спрямованої на виплату боргів. У результаті, обсяг виконаних дорожніх робіт значно зменшився у 2009 році (Рисунок 8), і до 1 січня 2010 року зношеність українських доріг досягла 60%. У 2010 році сплата кредитів у дорожньому секторі повинна скласти 6,6 млрд. грн, включаючи 6,2 млрд. грн сплати кредитів під державні гарантії. Таким чином, впродовж спостережуваного періоду основні зусилля «Укравтодору» були спрямовані на пошук коштів для

будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування»

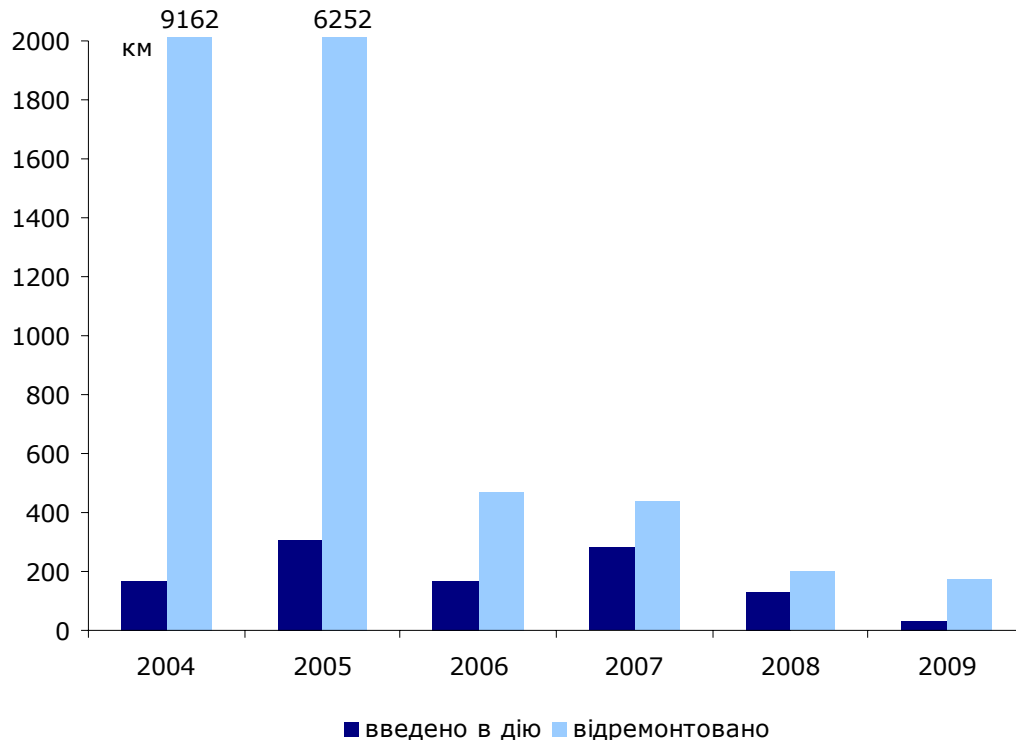
³⁸ Разом з Національним агентством з питань підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.

³⁹ Хоча фінансова криза скорегувала ці амбіційні плани з залучення кредитів: у 2009 році «Укравтодор» залучив 3,8 млрд. грн. під державні гарантії від державного банку ВАТ «Ощадбанк» (включаючи рефінансування кредиту від Credit Swiss).

покриття «дірок» у його фінансах, а не на підвищення операційної ефективності, що призвело до зменшення індикатора «Планування діяльності природної монополії та прийняття інвестиційних рішень» з 2,3 до 2,0.

Рисунок 8

Будівництво та реконструкція автомобільних доріг України



Джерело: Укравтодор

У сфері перевезень влада здійснила кілька дій, спрямованих на покращення операційної діяльності та управління сектором автомобільного транспорту. У листопаді 2009 року Міністерство транспорту та зв'язку України (МТЗУ) презентувало методологію⁴⁰ розрахунку тарифів на пасажирські перевезення, що передбачає повне покриття витрат та рівень рентабельності і дозволяє змінювати тарифи у відповідності із змінами складових витрат. Ця методологія обов'язкова для послуг, ціни на які встановлює держава, таких як послуги громадського міського транспорту та міжміські автомобільні перевезення, і рекомендована для всіх інших. У результаті індикатор «Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств» зріс з 3,0 до 3,3. Також з 1 січня 2010 року скасована постанова КМУ, що передбачала регулювання тарифів на вантажні перевезення⁴¹. Це означає, що уряд більше не буде встановлювати мінімальні тарифи на конкурентному ринку, що підвищує індикатор

⁴⁰ Наказ МТЗУ від 17 листопада 2009 р. N 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту»

⁴¹ Постанова КМУ від 25 лютого 2009 р. N 226 «Питання стабілізації цін на внутрішні вантажні автомобільні перевезення»

«Незалежність регуляторного органу, у тому числі і від політичного впливу» з 2,0 до 2,3.

У той же час, уряд нехтує правами автомобільних транспортних компаній отримувати компенсацію за перевезення пільгових категорій пасажирів. Міністерство фінансів розробляє плани сум компенсацій місцевій владі за перевезення пільгових споживачів без будь-якої процедури бюджетного планування⁴². Окрім цього, початково заплановані суми не є достатніми для покриття витрат на перевезення пільгових пасажирів, кількість чиїх поїздок завжди більша від передбаченої в бюджеті⁴³. Додатково до цього ці між бюджетні трансфери не повністю виконуються. У 2009 році було передбачено спрямувати в місцеві бюджети 1,6 млрд. грн. на компенсацію перевезень пільгових категорій споживачів, однак місцева влада і, відповідно, транспортні компанії отримали тільки 75%⁴⁴. Досі ситуація тільки погіршувалася⁴⁵. У результаті, індикатор «Бюджетна заборгованість» був зменшений до 1,7.

Однак МТЗУ намагається змінити ситуацію на ринку автомобільних перевезень. У червні воно затвердило Заходи з вдосконалення діяльності автомобільного транспорту⁴⁶. Вони повинні допомогти розв'язати проблеми безпеки, нелегальних перевезень та низької якості послуг. Відповідно до цього документу, Міністерство зробило кваліфікаційні вимоги більш жорсткими для транспортних компаній, зокрема щодо кваліфікації та здоров'я водіїв, технічного стану транспортного засобу⁴⁷. Проте жоден індикатор не було змінено, оскільки ці положення ще тільки будуть впроваджуватися.

Загалом, сукупний індикатор для доріг зменшився з 2,42 до 2,39 через уповільнення реформування та слабку бюджетну дисципліну.

⁴² «Державні гарантії на пільговий проїзд - не забезпечуються»// <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/1485377;jsessionid=0BDDEFFB2D530571AFEC615FE7D3F160>

⁴³ Згідно з відкритими джерелами, у 2010 році заплановане фінансування компенсацій за перевезення пільгових споживачів міським транспортом у Чернігові склало 45% потрібної суми, у Запоріжжі – 64%.

⁴⁴ Згідно з Державним казначейством України// <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/publish/article/124049>

⁴⁵ Згідно з відкритими джерелами, досі тільки 13% було компенсовано міським перевізникам у Чернігові, 23% - у Запоріжжі.

⁴⁶ Прес-служба МТЗУ// <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/2010-06-15/17924.html>

⁴⁷ Наказ МТЗУ від 2 липня 2010 р. N 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України "Про автомобільний транспорт"»

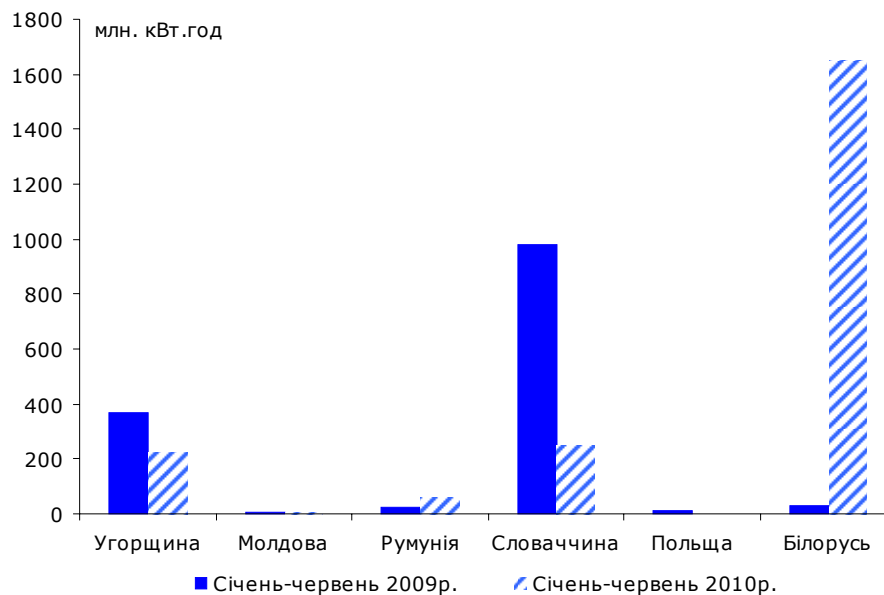
2.4 Електроенергетика

Протягом досліджуваного періоду спостерігалось декілька покращень в сферах регулювання експорту електроенергії і тарифної політики. Значних змін в структурі власності та організації ринку на відбулось.

Після набуття чинності поправок до Закону України «Про електроенергетику» весною 2009 року,⁴⁸ 16 грудня 2009 року відбувся перший аукціон по доступу до передавальних потужностей по експорту електроенергії. Тоді за 141 млн. грн продали 275 МВт передавальних потужностей у західному напрямку. Однак наступних аукціонів не відбулося через занадто високу ціну електроенергії, що, в свою чергу, була зумовлена дефіцитом вугілля всередині країни наприкінці 2009 року. Іншою причиною провалу аукціонів були дискримінаційні вимоги Укренерго до учасників аукціону, що обмежило коло потенційних покупців. В результаті провалу аукціонів змінилася географія експорту електроенергії (Рисунок 9). У 2010 році більшість електроенергії було продано до Білорусі у відповідності з міжурядовою угодою. Незважаючи на вищезазначені недоліки, аукціонний механізм та його перше практичне застосування можна вважати покращенням правил доступу до передавальних потужностей, що дало нам підстави збільшити індикатор «Регулювання доступу» з 2,3 до 2,7.

Рисунок 9

Експорт електроенергії у 2009 – 2010 рр., за країною призначення



Джерело: НКРЕ

Протягом періоду дослідження регулятор сектору – Національна комісія з регулювання електроенергетики (НКРЕ) – продовжила підвищувати тарифи

⁴⁸ Детально нове регулювання експорту електроенергії див. Чухай, Науменко, Сисенко (2009 р.), Моніторинг інфраструктури України №11, Київ [доступний за посиланням http://www.ier.com.ua/en/publications/regular_products/infrastructure_monitoring/archive_2009/?]

на електроенергію для промислових споживачів до рівня, що покриває витрати. Тарифи були підвищені на 3,2% у другій половині 2009 року і на 13% у січні-серпні 2010 року. Більш того, мораторій на підвищення тарифів для виробників металургійної і хімічної продукції було скасовано.⁴⁹ В той же час, тарифи на електроенергію для населення лишилися на тому ж рівні. Базуючись на вищесказаному, ми підвищили індикатор «Політичні міркування чи регулюючий орган» з 2,7 до 3,0.

Таблиця 1

Структура виробництва електроенергії в Україні, млрд. кВт.год

	2008 р.	2009 р.	9 міс. 2010 р.
Атомні електростанції	89841,4	60346,7	64428,3
Теплові електростанції і теплокомуненерго	82346,9	49772,0	55437,9
Гідроелектростанції	11345,6	8765,5	10578,9
Інші	8149,9	5054,1	5492,7

Джерело: Міністерство палива та енергетики

В липні 2010 року Парламент прийняв Закон України «Про засади функціонування ринку природного газу»,⁵⁰ в якому було чітко визначено повноваження регулятора сектору – Національної комісії регулювання електроенергії. Це підвищує незалежність регулятора і, таким чином, ми підвищили індикатор «Незалежність регулювання» з 3,0 до 3,3.

Загальний індикатор для сектору електроенергетики збільшився з 2,57 до 2,66, головним чином, завдяки покращенню тарифної системи і регулювання, пов'язаного з доступом до мереж.

⁴⁹ Постанова Кабінету Міністрів № 397 від 2.06. 2010.

⁵⁰ Закон України «Про засади функціонування ринку природного газу», № 2467-VI від 08.07.2010.

2.5 Газ

Протягом періоду дослідження відбулися важливі зміни у нормативній базі і організації газового ринку. По-перше, було прийнято базовий закон, що відповідає рекомендаціям ЄС щодо організації сектору. По-друге, було зроблено часткове вертикальне розділення державної газової монополії НАК «Нафтогаз України».

8 липня 2010 року Парламент затвердив Закон України «Про засади функціонування ринку природного газу»,⁵¹ який передбачає конкурентний газовий ринок в Україні. Документ відповідає вимогам ЄС із організації газових ринків⁵² і передбачає наступне:

- (1) споживачі вільні обирати постачальників природного газу;
- (2) оператори отримують вільний доступ до мережевої інфраструктури, включаючи транзитні потужності, локальні газопроводи та підземні сховища газу (ПСГ);
- (3) вертикальне розділення (відокремлення транспортування, розподілення і постачання природного газу) державної компанії НАК «Нафтогаз України».

Відповідно до Закону, уряд зберігає повний контроль над видобуванням газу через державні дочірні компанії Нафтогазу. Ці компанії будуть зобов'язані продавати видобутий газ державній агенції за регульованими цінами, яка буде продавати видобутий в Україні газ населенню. Це дозволить уряду пом'якшити ціновий шок для домогосподарств у найближчому майбутньому, проте і надалі може обмежити розвиток газовидобування в Україні.

Врешті-решт, функції регулятора ринку – Національної комісії регулювання електроенергії (НКРЕ) – закріплено Законом,⁵³ що робить його позицію більш незалежною і впевненою. Це важливий крок на шляху досягнення прозорого та економічно обґрунтованого регулювання ринку.

Все вищезгадане дозволяє нам підвищити індикатор «Незалежність регулювання» з 2,3 до 3,0. Інші індикатори будуть підвищені після того, як прийняті на папері зміни будуть реалізовані на практиці.

Цього року регіональні розподільчі компанії (облгази) були відокремлені від державного монополіста НАК «Нафтогаз України». 5 липня 2010 року Кабінет Міністрів України відмінив своє попереднє рішення⁵⁴ про передачу активів регіональних газорозподільних компаній НАК «Нафтогаз України». Це вертикальне розділення дозволило нам збільшити індикатор «Організаційна структура. Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих підприємств» з 1,7 до 2,0.

⁵¹ Закон України «Про засади функціонування ринку природного газу», №2467-VI від 08.07.2010.

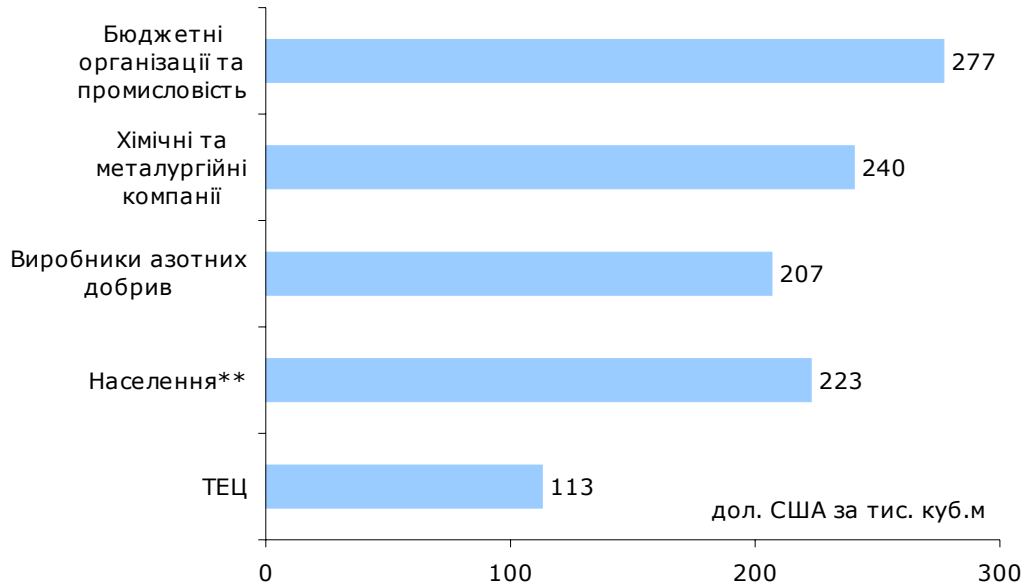
⁵² Включаючи Директиву 2003/55/ЄС.

⁵³ До цього моменту НКРЕ діяло відповідно до повноважень визначених Указом Президента.

⁵⁴ Постанова Кабінету Міністрів №775 від 10.06.2009 (відмінена Постановою Кабміну №547 від 05.07.2010).

Рисунок 10

Ціни на газ в Україні для різних категорій споживачів (станом на 1 серпня 2010 року)*



Джерело: НКРЕ

Примітки: * Ціни без ПДВ, цільової надбавки, тарифів на транспортування, розподіл і постачання

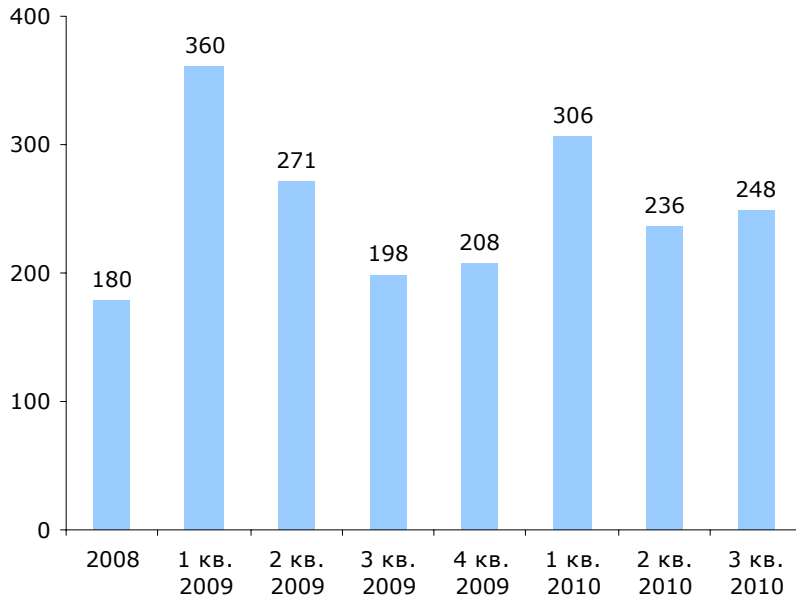
** Середня ціна

З 1 серпня 2010 року тарифи на природний газ для населення і теплокомуненерго були підвищені на 50%. Даний крок був однією з умов затвердження МВФ нової угоди про надання кредиту. В результаті, базова ціна⁵⁵ для домогосподарств і теплокомуненерго зросла з 725 до 1309 грн за тисячу кубометрів відповідно. Тарифи для промислових споживачів і бюджетних установ були також підвищені на 9,8% з 1 серпня 2010 року. НКРЕ також підвищив тарифи на транспортування і постачання природного газу для регіональних розподільчих мереж (облгазів), відповідно до 142,3 та і 41,3 грн за тис. куб. м. Проте, менеджмент розподільчих компаній заявив, що тарифи, які покривають затрати (включаючи необхідні інвестиції) є вищими і складають 140-145 грн за тис. куб. м за транспортування і 55 грн за тис. куб. м за постачання природного газу. Підвищення тарифів покращило рівень покриття тарифом витрат і, відповідно, призвело до поліпшення фінансового стану компаній на газовому ринку. Відповідно, ми підвищили індикатори «Політичні міркування чи регулюючий орган», «Цінова політика природної монополії» і «Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств» до 2,0, 2,0 та 2,3, відповідно.

⁵⁵ Для домогосподарств, що споживають не більше, ніж 2.5 тисячі кубометрів газу щомісячно і мають газовий лічильник.

Рисунок 11

Контрактні ціни імпортного природного газу, дол. США за тис. куб. м.



Джерело: НАК «Нафтогаз України»

Починаючи з квітня 2010 року Україна отримала знижку на російський газ у розмірі 100 дол. США за тисячу кубометрів. Натомість, базування російського Чорноморського флоту у воєнно-морській базі в Севастополі було пролонговано до 2042 року із збереженням старої ставки орендної плати у 100 млн. дол. США на рік. Механізм знижки не змінив базових положень газового контракту 2009 року. Після закінчення терміну знижки Україна стикнеться із стрибком газових цін, тоді як відкладення модернізації енергетичної системи країни зробить українську економіку навіть більш чутливою до змін цін на газ, ніж вона є зараз.

В результаті, загальний індикатор для газового сектору збільшився з 1,99 до 2,08, демонструючи покращення регулювання і організації сектору.

2.6 Водопостачання та водовідведення

Минулого року у секторі спостерігалось декілька важливих змін в організації та регулюванні сектора водопостачання та водовідведення.

По-перше, на ринку комунальних послуг створено незалежний регуляторний орган⁵⁶ – Національну комісію регулювання ринку комунальних послуг. Створення комісії закріплено законом України.⁵⁷ Завданням комісії є балансувати інтереси всіх зацікавлених сторін на ринку. Основними інструментами для цього будуть затвердження тарифів на послуги теплопостачання, водопостачання та водовідведення, ліцензування та контроль за виконанням ліцензійних умов. Комісія має розпочати свою роботу у повному обсязі із січня 2010 року. До цього часу тарифи на послуги теплопостачання, водопостачання та водовідведення встановлюватимуться Національною комісією регулювання електроенергетики чи залишаться на поточному рівні. Таким чином передано функцію тарифоутворення із місцевого на національний рівень, що, в принципі, зменшує політичний вплив у тарифоутворення. Також ми очікуємо, що такий спосіб тарифоутворення покращить покриття тарифами витрат, що, в свою чергу, покращить фінансовий стан підприємств сектору.

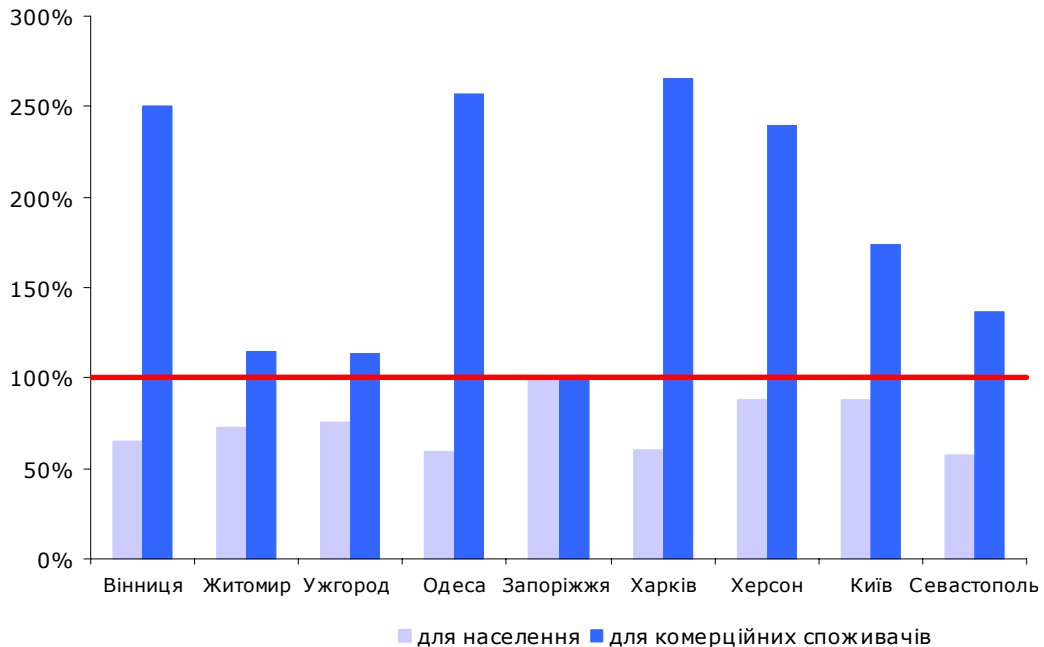
В той же час, закону про Комісію бракує декілька важливих моментів. Існує висока ймовірність того, що комісії – у тому вигляді як вона прописана у законі - не вистачить ресурсів для виконання функції тарифоутворення. По-друге, не передбачено механізму оцінювання тарифів на їх економічну обґрунтованість. По-третє, законом не передбачено використання інструментів стимулюючого регулювання. Таким чином існує загроза не повного використання переваг інструменту незалежного регулювання. Тим не менш, ми підвищили індикатор 3.1.2 "Незалежне регулювання" з 1,3 до 2,3.

⁵⁶ Теплопостачання, водопостачання та водовідведення

⁵⁷ Закон України «Про національну комісію регулювання ринку комунальних послуг», № 2479-IV, 09.07.2010

Рисунок 12

Перехресне субсидіювання тарифів на водопостачання для населення тарифами для комерційних споживачів, дані на 1 жовтня 2010 р.



Джерело: Міністерство житлово-комунального господарства

Разом із підвищенням тарифів на газ для населення та підприємств теплопостачання КМУ зменшив рівень частки витрат на послуги ЖКГ у загальних доходах домогосподарства для того, щоб мати право на отримання субсидії. Зараз якщо місячні витрати на послуги ЖКГ перевищують 15% (замість колишніх 20%) загального доходу домогосподарства, таке домогосподарство має право на отримання субсидії від держави. Оскільки інші вимоги залишено без змін, більше домогосподарств матиме змогу отримувати субсидії. Такий крок є зрозумілим – держава маж підтримувати малозабезпечених громадян – однак більша сума субсидій не має бути додатковим тягарем для підприємств ЖКГ. Проблема повної та вчасної компенсації з бюджету підприємствам ЖКГ, що надали послуги за пільговими тарифами, стає ще актуальнішою.

Загалом, в результаті прориву у регуляторному середовищі у сектор загальна оцінка сектору водопостачання та водовідведення підвищилась із 1,60 до 1,70.

Додатки

Додаток 1 Порівняльна характеристика запланованих реформ у секторі залізничного транспорту

	Концепція реформ, 2006 рік	Програма реформ, 2009 рік
Мета	Задовольнити зростання попиту на вантажні та пасажирські перевезення; Підвищити якість послуг залізничного транспорту; Зменшити витрати на транспортування.	Задовольнити зростання попиту на вантажні та пасажирські перевезення; Підвищити якість послуг залізничного транспорту.
1-й етап	2007-2008: Створення законодавчої бази для галузевих реформ; Корпоратизація УЗ та створення державної акціонерної компанії «Українські залізниці», 100% якої перебуватиме у державній власності; Розмежування урядових регуляторних функцій та операційних функцій компанії; Передача соціальної сфери у компетенцію урядового органу.	2010-2011: Розмежування урядових регуляторних функцій та операційних функцій компанії; Створення державного концерну з усіх підприємств залізничного сектору, включаючи соціальну сферу та допоміжні підприємства; Забезпечення державної підтримки залізничного транспорту.
2-й етап	2008-2010: Відокремлення природної монополії від потенційно конкурентних (вантажні та пасажирські перевезення) і допоміжних сегментів (ремонт та будівництво); Зменшення перехресного субсидіювання; Запровадження конкуренції на ринку вантажних перевезень – розробка механізму доступу третіх осіб до інфраструктури.	2012-2013: Впровадження автоматизованої системи контролю; Створення головного та регіональних офісів контролю за перевезеннями; Оптимізація організаційної структури допоміжних підприємств.
3-й етап	2011-2015: Ліквідація перехресного субсидіювання через лібералізацію тарифів на перевезення; Приватизація допоміжних бізнесів; Створення окремих підприємств з міжміських та місцевих пасажирських перевезень.	2014-2015: Створення вертикально-інтегрованої структури в залізничному транспорті; Доступ приватних учасників до ринку залізничного транспорту.
Результати	Конкурентні ринки залізничних	Конкурентні ринки

	<p>перевезень; Зростання ефективності сектору залізничного транспорту; Прозорість в діяльності та фінансах; Інвестиції у сектор та модернізацію фондів; Вищі стандарти обслуговування; Вищі потоки транзиту</p>	<p>залізничних перевезень; Зростання ефективності сектору залізничного транспорту; Інвестиції у сектор та модернізацію фондів; Державна допомога у закупівлі рухомого складу та компенсація перевезень пільгових категорій споживачів; Підвищення безпеки; Вищі потоки транзиту</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Джерело: Розпорядження КМУ від 27 грудня 2006 року N 651-р; Постанова КМУ від 16 грудня 2009 року N 1390



Додаток 2. Оцінка індикаторів інфраструктури

Індикатор	Телекомунікації										Залізниця і транспорт																		
	00-Лис	01-Гра	01-Лис	02-Гра	02-Лис	03-Гра	04-Чра	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер	00-Лис	01-Гра	01-Лис	02-Гра	02-Лис	03-Гра	04-Чра	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер			
Індикатор ЄБРР	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0		
Індикатор ІЄДПК	2.31	2.36	2.24	2.22	2.26	2.29	2.41	2.40	2.50	2.53	2.46	2.48	2.62	1.29	1.39	1.49	1.54	1.56	1.79	1.73	1.80	1.79	1.77	1.76	1.75				
1	2.0	2.0	1.9	1.9	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.3	1.3	1.4	1.5	1.5	1.6	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7		
1.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.2	2.1	2.1	2.2	2.3	2.3	2.3	2.5	1.2	1.3	1.3	1.3	1.5	1.7	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6		
1.1.1	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
1.1.2	2.7	2.7	2.3	2.3	2.7	3.0	2.7	2.7	3.0	3.3	3.3	3.3	3.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0		
1.1.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.2	1.8	1.9	1.7	1.7	1.7	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.2	1.2	1.4	1.6	1.7	1.7	1.8	1.9	1.9	1.9	1.9	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.2.1	1.7	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.2.2	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.0	1.0	1.3	1.7	1.7	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.2.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.3	2.2	2.2	2.1	2.1	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.1	1.4	1.6	1.6	1.6	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.3.1	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
1.3.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
1.3.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
2	2.6	2.6	2.6	2.6	2.7	2.7	2.9	2.9	2.9	2.8	2.9	2.9	2.9	1.4	1.5	1.7	1.8	1.8	2.1	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	
2.1	2.3	2.4	2.4	2.4	2.6	2.6	2.9	2.9	3.0	2.9	3.0	3.2	3.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.8	1.7	1.7	1.9	2.0	2.0	2.1	2.3	2.3		
2.1.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	3.0	3.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.7	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
2.1.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	3.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.7	3.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.7	3.0	3.0	3.0		
2.1.3	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
2.2	3.0	3.1	3.1	3.2	3.2	3.3	3.3	3.3	3.3	3.2	3.2	3.2	3.0	1.7	1.9	2.3	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.4	2.4	2.2	2.0	2.0		
2.2.1	3.0	3.0	3.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	1.3	1.7	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
2.2.2	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.3	2.0	2.3	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.7	2.7	2.7	2.7	
2.2.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.7	2.7	2.7	2.3	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	
2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	
2.3.1	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
2.3.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
3	2.4	2.4	2.2	2.1	2.1	2.1	2.3	2.3	2.5	2.6	2.4	2.4	2.7	1.2	1.2	1.3	1.3	1.3	1.6	1.4	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6		
3.1	2.4	2.6	2.3	2.2	2.2	2.2	2.6	2.6	2.7	2.6	2.4	2.7	2.7	1.3	1.4	1.5	1.5	1.5	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8		
3.1.1	2.7	2.7	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.3	2.3	2.3	2.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7		
3.1.2	2.3	2.7	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	1.0	1.0	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
3.1.3	2.3	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.3	3.0	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
3.2	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.7	2.7	2.3	2.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3		
3.2.1	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.7	2.7	2.3	2.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3		
3.2.2	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.7	2.7	2.3	2.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3		



Додаток 2
Оцінка індикаторів інфраструктури, продовження

M

Індикатор	Автомобільні дороги										Електроенергетика																
	00-Лис	01-Трав	01-Лис	02-Трав	02-Лис	03-Трав	04-Чер	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер	00-Лис	01-Трав	01-Лис	02-Трав	02-Лис	03-Трав	04-Чер	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер	
Індикатор ЄБРР	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	4.0
Індикатор ІЕДПК	2.12	2.15	2.15	2.14	2.17	2.30	2.28	2.30	2.39	2.39	2.44	2.42	2.39	2.37	2.49	2.51	2.51	2.49	2.60	2.56	2.57	2.58	2.57	2.57	2.57	2.66	
1	1.9	2.0	2.0	2.0	2.1	2.1	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.3	2.3	2.4	2.5	2.5	2.5	2.5	2.7	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	
1.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.2	2.3	2.4	2.4	2.4	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	
1.1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	
1.1.2	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
1.1.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.2	1.6	1.8	1.8	1.9	1.9	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	
1.2.1	1.3	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	
1.2.2	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
1.2.3	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	
1.3	2.2	2.2	2.2	2.2	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.7	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	
1.3.1	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
1.3.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
1.3.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.2	2.5	2.6	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
2	2.1	2.1	2.1	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	
2.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	1.9	2.1	2.2	2.2	2.4	2.3	2.5	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.9	2.9	3.0	3.1	3.0	3.0	3.1	
2.1.1	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
2.1.2	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
2.1.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	3.0	3.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.3	
2.2	2.4	2.2	2.2	2.1	2.2	2.5	2.5	2.5	2.7	2.7	2.7	2.5	2.2	1.9	2.8	2.9	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
2.2.1	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.7	2.3	2.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
2.2.2	2.7	2.7	2.7	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	
2.2.3	1.7	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	2.3	2.3	2.3	2.0	1.7	1.7	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	
2.3	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.7	1.5	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	
2.3.1	2.0	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.3	1.3	1.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	
2.3.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.6	2.5	2.5	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.5	2.5	2.5	2.5	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.7	
3.1	1.9	2.0	2.0	2.1	2.1	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.4	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.7	
3.1.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	
3.1.2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.3	
3.1.3	1.7	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	
3.2	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	3.0	2.7	2.7	2.7	3.0	3.3	3.3	3.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	



Додаток 2 Оцінка індикаторів інфраструктури, продовження

Індикатор	Газ										Водопостачання та водовідведення													
	00-Лис	01-Гра	02-Лис	03-Гра	04-Чра	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер	11-Лис	12-Гра	01-Лис	02-Лис	03-Гра	04-Чра	05-Лип	06-Сер	07-Сер	08-Сер	09-Вер	10-Вер	
Індикатор ЄБРР	1.89	2.04	2.09	2.06	2.05	2.04	2.06	2.04	2.03	2.02	1.99	2.08	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0
Індикатор ІЕДПК	1.6	1.7	1.8	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.6	1.7	1.38	1.42	1.42	1.47	1.51	1.57	1.61	1.61	1.61	1.60	1.60	1.70
1 Комерціалізація та приватизація	1.8	1.8	1.9	1.9	1.7	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.1 Власність	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.1.1 Природна монополія	2.7	2.7	2.7	2.7	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.1.1.2 Потенційно конкуруючі підприємства	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.1.1.3 Допоміжні підприємства	1.4	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	1.9	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.2 Управління	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
1.2.1 Природна монополія	1.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
1.2.2 Планування діяльності природною	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.2.3 Участь приватного сектора у виконанні замовлень	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.5	1.7	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
1.3 Організаційна структура	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.7	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
1.3.1 Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
1.3.2 Відокремлення допоміжних	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.7	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
1.3.3 Децентралізація	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
2 Реформа тарифної політики	2.0	2.2	2.3	2.3	2.3	2.4	2.4	2.3	2.3	2.3	2.2	2.3	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1
2.1 Структура тарифів	2.2	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	2.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.8
2.1.1 Політичні міркування чи регулюючий	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.7	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	
2.1.1.2 Цінова політика природної монополії	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.0	1.7	1.7	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
2.1.1.3 Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств	2.3	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	
2.2 Платежі	1.9	2.7	3.0	2.8	3.0	3.0	3.2	3.2	3.0	3.0	2.9	2.9	1.9	2.3	2.3	2.3	2.7	2.8	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
2.2.1 Внутрішньо галузевий рівень	2.0	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.0	3.0	2.7	2.7	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
2.2.2 Рівень оплати послуг кінцевими	2.0	2.7	3.3	2.7	3.3	2.7	3.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.3	3.0	3.3	3.3	3.0	3.0	3.0	3.0
2.2.3 Бюджетна заборгованість	1.7	2.3	2.3	2.3	2.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	1.7	2.3	2.3	2.3	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
2.3 Бюджетне фінансування	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
2.3.1 Рівень субсидій	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
2.3.2 Процедура субсидіювання	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
3 Регуляторний та інституційний розвиток	2.1	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.3	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.4
3.1 Ефективний регулюючий орган	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.8
3.1.1 Призначення органів управління на конкуруючих підприємствах	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
3.1.2 Незалежність регулюючого органу, включаючи політичні впливи	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	3.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	2.3
3.1.3 Прозорість регулювання	1.3	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
3.2 Регулювання доступу до мереж	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Додаток 3. Опис індикаторів інфраструктури

В цьому додатку представлено критерії оцінки кожного індикатора.

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

1.1.1 **Природна монополія.** Природною монополією є оператор мереж. Оцінка «один» означає, що природна монополія перебуває в державній власності; оцінка підвищується разом з дезінтеграцією, корпоратизацією та приватизацією природної монополії. Максимальна оцінка ставиться за умови, що природна монополія перебуває в приватній власності.

1.1.2 **Потенційно конкуруючі підприємства.** Потенційно конкуруючі підприємства – підприємства, що мають використовувати мережі для надання своїх послуг. Цей ринок та природна монополія є суміжними. Як і для попереднього індикатора, одиниця означає, що бізнес є частиною природної монополії, що перебуває в державній власності; оцінка підвищується разом з відокремленням, корпоратизацією та приватизацією. Максимальна оцінка ставиться, коли потенційно конкуруючі підприємства перебувають у приватній власності.

1.1.3 **Допоміжні підприємства.** Допоміжні підприємства надають послуги з ремонту мереж, їх обслуговування, постачання матеріалів, а також послуги соціальної інфраструктури. Оцінка «один» означає, що бізнес перебуває в державній власності, далі оцінка підвищується разом з відокремленням та приватизацією.

1.2 Управління

1.2.1 **Природна монополія.** Оцінка «один» виставляється за умови, що природна монополія функціонує як державний департамент; оцінка підвищується разом з реорганізацією в окремий державний орган, доки не створені незалежні регуляторний та управлінський органи. Максимальна оцінка виставляється за умови, що природною монополією управляє приватна компанія, і тільки незалежний регуляторний орган, який діє згідно з законом про його повноваження, може втручатися в її діяльність.

1.2.2 **Планування діяльності природної монополії та прийняття інвестиційних рішень.** Оцінка «один» означає, що має місце політичне втручання в процес прийняття інвестиційних рішень; оцінка підвищується разом із підвищенням ролі таких комерційних цілей як прибутковість та ефективність функціонування. Оцінка є максимальною, якщо розширення мережі та нові інвестиційні проекти реалізуються тільки з міркувань прибутковості та відображають граничні витрати.

1.2.3 **Участь приватного сектора у виконанні замовлень.** Оцінка «один» означає відсутність приватного сектора серед підприємств обслуговування, будівельних, ремонтних підприємств тощо; оцінка підвищується разом із підвищенням участі приватного сектора в галузі.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 **Відокремлення природної монополії та потенційно конкуруючих підприємств.** Оцінка «один» означає відсутність відокремлення різних частин бізнесу; оцінка зростає разом із розукрупненням галузі. Максимальна оцінка виставляється за умови, що послуги надано відокремленими приватними компаніями.
- 1.3.2 **Відокремлення допоміжних підприємств.** Оцінка «один» означає відсутність відокремлення допоміжних підприємств від природної монополії чи потенційно конкуруючих підприємств; оцінка підвищується разом із розукрупненням галузі. Максимальна оцінка виставляється за умови, що природна монополія чи потенційно конкуруючі підприємства отримують послуги допоміжних підприємств на ринку.
- 1.3.3 **Децентралізація.** Оцінка «один» передбачає нульовий або мінімальний рівень децентралізації та підвищується разом зі збільшенням децентралізації. Децентралізація означає незалежність у прийнятті рішень щодо тарифів та інвестицій на регіональному рівні. Найвища оцінка виставляється, коли природна монополія поділена на конкуруючі регіональні монополії.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 **Політичні міркування чи регуляторний орган.** Оцінка «один» означає значне політичне втручання в процес встановлення тарифів; оцінка підвищується разом зі зменшенням політичного втручання. Максимальна оцінка відповідає встановленню тарифу компанією, яку регулює незалежний регуляторний орган, на рівні, що покриває витрати.
- 2.1.2 **Цінова політика природної монополії.** Оцінка «один» відповідає встановленню ціни нижче витрат, що також супроводжується перехресним субсидіюванням. Оцінка підвищується разом із досягненням тарифом рівня, що покриває витрати, та одночасним зменшенням перехресного субсидіювання.
- 2.1.3. **Цінова політика потенційно конкуруючих підприємств.** Оцінка «один» означає недостатність величини тарифу для покриття витрат. Оцінка зростає разом із встановленням тарифу відповідно до принципів конкурентного ринку.

2.2 Платежі

- 2.2.1 **Внутрішньогалузевий рівень платежів.** Оцінка «один» характеризує постійне зростання заборгованості та здійснення трансакцій у негрошовій формі. Оцінка зростає за умови здійснення трансакцій у грошовій формі та зниження рівня заборгованості до нульового рівня.
- 2.2.2 **Рівень оплати послуг кінцевими споживачами.** Оцінка «один» означає низький рівень платежів кінцевих споживачів

(домогосподарств, підприємств та бюджетних організацій) за отриманні послуги та зростання заборгованостей. Оцінка зростає, коли досягнуто прогресу в збиранні платежів та послуги оплачено в повному обсязі. Крім нелінійної шкали оцінки індикаторів стосовно покращення відсоткової оплати послуг у кожному секторі, шкала оцінки також неоднорідна стосовно окремих секторів. Шість секторів поділено на дві групи згідно з необхідними зусиллями, які слід зробити для отримання різних рівнів платежів. Телекомунікації та автомобільні шляхи включено до першої групи, де досить легко досягнути високого рівня платежів. Водночас, залізницю, електроенергетику, газовий сектор і водопостачання та водовідведення включено до другої групи, де навіть незначне покращення платіжної дисципліни потребує значних зусиль.

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

2.3. Бюджетне фінансування

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

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

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

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

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

3.1.3 **Прозорість регулювання.** Оцінка «один» означає відсутність необхідної законодавчої бази, що визначає правила регулювання діяльності підприємств та обов'язки державних органів. Оцінка покращується разом із розвитком законодавства та його

впровадженням, прийняттям рішень у спосіб, відкритий для громадськості. Вона досягає максимуму за умови, що функціонування природної монополії в галузі регулюється виключно регуляторним органом відповідно до закону та всі рішення доводяться до громадськості.

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

Додаток 4. Оцінка індикаторів інфраструктурної політики, наведених у Додатку 1 (вересень 2009 р. – серпень 2010 р.)

ТЕЛЕКОМУНІКАЦІЇ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Державний монополіст «Укртелеком» досі контролює ринок фіксованого телефонного зв'язку та володіє найбільшою первинною мережею. Однак, згідно з оцінками, 50% кабелів зв'язку (включаючи оптоволоконні) належать приватним компаніям. Індикатор було значно підвищено з 1,7 до 2,3.
- 1.1.2 Очікувана приватизація «Укртелекому» була знову відкладена. Окрім цього, у 2010 році нова компанія VimpelCom Ltd. сконцентрувала значну частину існуючих телекомунікаційних активів, включаючи сегменти фіксованого та мобільного зв'язку. Індикатор зменшився з 3,3 до 3,0, оскільки існує серйозна загроза монополізації.
- 1.1.3 Розбудова мережі вже не є прерогативою державного монополіста «Укртелекому». Приватні гравці (Vega, «Датагруп», «Голден Телеком» (TM Beeline) тощо) борються за доступ до кабельної каналізації, хоча вони швидко розбудовують оптоволоконні лінії зв'язку, здебільшого у великих містах. Індикатор зріс з 2,0 до 2,3.

1.2 Управління

- 1.2.1 Мережа фіксованого зв'язку перебуває під контролем ВАТ «Укртелеком». Орган регулювання ринку – НКРЗ – відповідає за ліцензування, встановлення тарифів на загальнодоступні послуги зв'язку, управління радіочастотним ресурсом, затвердження правил та їх впровадження. МТЗУ представляє інтереси держави як основного акціонера «Укртелекому». Індикатор дещо зріс з 2,0 до 2,3.
- 1.2.2 Фінансовий план «Укртелекому» на 2010 рік було прийнято з річною затримкою. Водночас криза змусила підприємство приймати свої інвестиційні та операційні рішення з міркувань ефективності. Однак уряд зберігає свій контроль над підприємством. Індикатор залишився на рівні 1,7.
- 1.2.3 Приватний сектор продовжує збільшувати свою участь у багатьох потенційно конкурентних сегментах та підрядних контрактах. За 2009 рік тільки 13,3% з 8,3 млрд. грн. капітальних інвестицій було здійснено державними підприємствами. Індикатор зріс з 2,3 до 2,7.

1.3 Організаційна структура

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

1.3.3 Індикатор не змінено – 2,3.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 Оскільки у минулому НКРЗ та «Укртелеком» неодноразово піднімали тарифи на основні телекомунікаційні послуги, поточні тарифи більшою мірою покривають витрати. Індикатор залишився без змін - 3,0.

2.1.2 «Укртелеком» не змінював свою політику ціноутворення протягом спостережуваного періоду. Тому індикатор залишився на рівні 3,7.

2.1.3 Регулятор встановив ставки на взаємоз'єднання між монополістами, що покривають витрати і не дозволяють ухилятися від ринкових рівноважних цін. Індикатор було підвищено з 3,0 до 3,3.

2.2 Платежі

2.2.1 Не відбулося значних змін у внутрішньогалузевих платежах. Індикатор залишився на рівні 3,3.

2.2.2 У 2009 році заборгованість населення зросла на 19,4 млн. грн. Індикатор зменшився з 3,7 до 3,3.

2.2.3 За 2009 рік держава не компенсувала «Укртелекому» надання загальнодоступних послуг населенню, тому індикатор державної заборгованості погіршився з 2,7 до 2,3.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Рівень державної підтримки планується знизити шляхом підвищення тарифів. Показник залишається на рівні 2,7.

2.3.2 Практика субсидування суттєво не змінилась протягом звітного періоду, тому індикатор залишився незмінним – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Процедура призначення менеджменту для потенційно конкурентних сфер діяльності не змінилася. Індикатор залишається на рівні 2,3.

3.1.2 НКРЗ виконує свої функції в нормальному режимі. Індикатор не змінився - 2,7.

3.1.3 НКРЗ активно бореться за свої права регулювати ринок телекомунікацій. Вона затвердила ряд нових положень, що чітко визначають правила для телекомунікаційних операторів, зокрема впровадження принципу технологічної нейтральності, параметри якості послуг, досудове врегулювання. Тому індикатор значно зріс з 2,3 до 3,0.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Проблеми доступу до телефонних каналів, що перебувають під контролем державного монополіста, не були вирішені. Однак усі оператори можуть отримати доступ до інших мереж у відповідності з процедурами, встановленими НКРЗ. Індикатор зріс з 2,3 до 2,7.

ЗАЛІЗНИЦІ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

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

1.2 Управління

- 1.2.1 Залізницю регулює Державна адміністрація залізничного транспорту, яка інтегрована до Міністерства транспорту та зв'язку України. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 1.2.2 Протягом звітного періоду «Укрзалізниця» була змушена нести значне фіскальне навантаження. У результаті, більшість інвестиційних проектів провалилася, хоча УЗ намагалася домогтися покращення у процедурі прийнятті рішень. Індикатор не змінився - 1,7.
- 1.2.3 Будівництво залізничних колій та ремонт рухомого складу здійснюються державними підприємствами та державними акціонерними компаніями. Індикатор не змінився – 1,7.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Залізнична інфраструктура, перевезення пасажирів та вантажів є інтегрованими до УЗ. Індикатор не було змінено – 1,7.
- 1.3.2 На УЗ покладено завдання вести управління великою кількістю допоміжних підприємств. Індикатор не змінився – 1,7.
- 1.3.3 Залізницю розділено на 6 регіональних компаній та кілька допоміжних підприємств. Вони встановлюють тарифи на ряд послуг, окрім перевезень (наприклад, ціни за використання постільної білизни, тарифи на подачу вагонів). Індикатор залишився на рівні 1,7.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Вантажні залізничні тарифи визначено на рівні покриття витрат, а пасажирські тарифи постійно зростають. Однак процедура встановлення тарифів залишається непрозорою. Тим не менш КМУ скасував пільги для металургійної та хімічної галузей, і індикатор зріс з 1,3 до 1,7.
- 2.1.2 Тарифи поступово наближаються до рівня покриття витрат на експлуатацію інфраструктури та рухомого складу, а загальні витрати

покриваються. УЗ запровадила обов'язкову індексацію вантажних тарифів. Індикатор не змінився - 3,0.

- 2.1.3 Тарифи як на вантажні, так і на пасажирські перевезення наближаються до рівня покриття витрат, відповідно до рішень МТЗУ. КМУ також законодавчо оформив необхідність автоматичної індексації вантажних тарифів відповідно до рівня інфляції. Індикатор було підвищено з 2,0 до 2,3.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Внутрігалузеві платежі стабільні. Індикатор не змінився - 2,3.
- 2.2.2 Грошові платежі здійснюються майже у 100% розмірі, окрім платежів за місцеві перевезення залізницею. Однак у 2009 році УЗ транспортувала вугілля для державної компанії, яка не сплачувала за це. Індикатор зменшився з 2,7 до 2,3.
- 2.2.3 Державні субсидії надаються більшою мірою місцевою владою і меншою – з центрального бюджету. За 2009 рік та перше півріччя 2010 року вартість перевезення пільгових категорій споживачів була дуже незначно покрита. Відповідно, індикатор зменшився з 1,7 до 1,3.

2.3 Бюджетне фінансування

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

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

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

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

АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

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

1.2 Управління

- 1.2.1 Регулювання та управління дорожнім господарством відокремлені. Проте регуляторний орган (Служба автомобільних доріг України) залишається основним органом, що здійснює управління ДАК «Автомобільні дороги України». Індикатор не було змінено – 2,0.
- 1.2.2 Прибутковість та операційна ефективність не є цілями Укравтодору. Він намагається досягти короткострокових цілей, тобто залучити кошти (здебільшого за схемою державних гарантій) для покриття поточних боргових зобов'язань. Через нехтування стратегічним плануванням та недостатню ефективність держаного монополіста індикатор зменшено з 2,3 до 2,0.
- 1.2.3 Досі ремонт доріг забезпечується переважно місцевими підрозділами ДАК «Автомобільні дороги України», а іноді і приватними підрядниками. Ситуація не змінилася з тих пір, як у 2009 р. вступив в силу новий Закон «Про концесії на будівництво та експлуатацію доріг». Індикатор не змінився - 2,7.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Управління автомобільними шляхами відокремлено від вантажних та пасажирських перевезень. Індикатор не було змінено – 3,3.
- 1.3.2 Будівництво та технічне обслуговування доріг відокремлено від надання транспортних послуг; деякі послуги надаються на договірних умовах з підрядниками. Індикатор не було змінено – 2,0.
- 1.3.3 Дороги фінансуються та управляються як на державному, так і на обласному рівнях. Місцеві органи влади можуть приймати рішення про будівництво доріг, використовуючи кошти, отримані від податку на транспортні засоби. Але на практиці вони зазвичай отримують менше з Дорожнього фонду, ніж збирають. У 2008-2009 рр. «Укравтодор» розпочав реформу, що передбачає передачу функцій експлуатації та ремонту місцевих доріг місцевим органам влади та підприємствам. Однак індикатор не було змінено, адже реформи ще не були впроваджені - 2,0.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 Місцева влада схвалює тарифи на місцеві перевезення пасажирів, за винятком міжобласних перевезень. Однак приватні компанії мають можливість домовлятися із місцевою владою щодо оптимального рівня ціни. З 2010 року уряд припинив регулювати мінімальні тарифи на ринку вантажних автомобільних перевезень, як це було роком раніше. Індикатор зріс з 2,0 до 2,3.
- 2.1.2 Офіційно фінансування доріг має здійснюватись за рахунок акцизного податку та ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби. Саме ці надходження спрямовуються на будівництво та ремонт доріг. Індикатор не було змінено – 2,0.
- 2.1.3 МТЗУ затвердило методологію розрахунку тарифів на пасажирські перевезення, що передбачає принцип повного покриття витрат та певний рівень рентабельності. Індикатор зріс з 3,0 до 3,3.

2.2 Платежі

- 2.2.1 Через фінансову кризу та незначні бюджетні трансферти у 2009-2010 рр. фінансова стійкість «Укравтодора» значно погіршилася у порівнянні з попереднім періодом, що спричинило не тільки збільшення кредитних зобов'язань, а й збільшення заборгованості перед приватними контрагентами, включаючи випуск векселів. Індикатор було зменшено знову - з 2,7 до 2,3.
- 2.2.2 Розрахунки здійснюються переважно в грошовій формі, але підприємства, що здійснюють ремонт та будівництво доріг, отримують капітальні трансферти з бюджету. Питання компенсації пільгових перевезень пасажирів залишається невирішеним. Індикатор не було змінено – 2,7.
- 2.2.3 Зважаючи на складний стан економіки країни, заплановані бюджетні трансферти «Укравтодору» за уже виконані дорожні роботи не будуть здійснені у повному обсязі. Також у 2009 році компенсація за перевезення пільгових категорій споживачів з бюджету була виконана тільки на 75%. Індикатор знижено з 2,0 до 1,7.

2.3 Бюджетне фінансування

- 2.3.1 Число пасажирів пільгових категорій залишається високим, а рівень компенсації з бюджету неповним. Відповідно, у 2010 році перевізники пасажирів, зокрема міські, часто страйкували. Більш того, уряд продовжує практику пом'якшення бюджетних обмежень для «Укравтодору». Він знову дозволив залучити великі обсяги кредитів під державні гарантії для будівництва доріг всупереч попередньому неефективному їх використанню. Індикатор було зменшено з 1,3 до 1,0.
- 2.3.2 Субсидювання пільгових категорій пасажирів часто здійснюється за рахунок перевізників. Запровадження адресних субсидій відкладено. Індикатор не було змінено – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Уряд призначає керівництво Державної служби автомобільних доріг. Індикатор не було змінено – 2,3.
- 3.1.2 Служба автомобільних доріг України – регуляторний орган галузі і департамент МТЗУ – також включає ДАК «Автомобільні дороги України», оператора інфраструктури. Індикатор не було змінено – 2,0.
- 3.1.3 МТЗУ не підтримує ідею створення незалежного регулятора у транспорті. Тому цей процес гальмується. Індикатор не змінився – 2,7.
- 3.2 Регулювання доступу до мереж.** Доступ регулюється за допомогою ліцензування. Було впроваджено нові більш прозорі процедури проведення конкурсу з перевезення пасажирів. Однак МТЗУ не вдалося структурувати ринок вантажних перевезень та позбутися нелегальних перевізників. Індикатор не змінено - 3,3.

ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТИКА

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Приватизацію чотирьох енергогенеруючих компаній: Донбасенерго, Західенерго, Дніпроенерго та Центренерго було юридично відновлено. Індикатор не змінився - 3,3.
- 1.1.2 Атомні та гідроелектростанції залишаються 100% у власності держави. Держава залишається основним власником трьох енергогенеруючих компаній, що використовують видобувне паливо. Індикатор не змінився - 2,7.
- 1.1.3 Соціальна інфраструктура, будівництво та ремонт мереж є частиною природної монополії. Індикатор не змінився - 1,7.

1.2 Управління

- 1.2.1 Регіональні розподільчі компанії функціонують як відкриті акціонерні товариства, деякі з яких є приватними, їх діяльність регулюється НКРЕ. Енергетична мережа управляється як частина Укренерго. Індикатор не змінився - 3,3.
- 1.2.2 Все ще існує політичне втручання у процес прийняття рішень. Індикатор не змінився - 2,7.
- 1.2.3 Будівництво та ремонт мереж здійснюється обленерго. Не створено правил доступу операторів до мережі за нерегульованими тарифами. Індикатор не змінився -2,3.

1.3 Організаційна структура

- 1.3.1 Генерація, передача та розподіл відокремлені в незалежні компанії. Державні пакети акцій в компаніях електроенергетичного сектора, за винятком АЕС, були передані НАК Енергетична компанія України. Індикатор не змінився - 3,0.
- 1.3.2 Рівень відокремлення є незначним. Участь приватного сектору є мінімальною. Індикатор не змінився - 1,7.
- 1.3.3 Питання децентралізації не розглядалося для цього сектору.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

- 2.1.1 НКРЕ скасувало привілейовані тарифи для окремих галузей і індексувало тарифи для промисловості. Тарифи для домогосподарств залишились на попередньому рівні. Індикатор збільшився з 2,7 до 3,0.
- 2.1.2 Перехресне субсидювання домогосподарств промисловими споживачами не змінилось. Індикатор не змінився - 3,0.
- 2.1.3 Оптовий ринок електроенергетики готують до переходу на двосторонні договори. Ціна на електроенергію на експорт формується в умовах конкуренції між постачальниками. Індикатор не змінився - 3,3.

2.2 Платежі

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

2.3 Бюджетне фінансування

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

3.0 Регуляторний та інституціональний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

- 3.1.1 Керівництво НКРЕ призначається державою. Індикатор не змінився - 2,0.
- 3.1.2 Повноваження НКРЕ нарешті визначені в Законі. Індикатор було збільшено з 3,0 to 3,3.
- 3.1.3 Розподіл коштів за електроенергію, яку постачають до оптового ринку є прозорим. Індикатор не змінено - 2,7.

- 3.2 **Регулювання доступу до мереж** встановлюється НКРЕ, однак законодавча база є недостатньою. НКРЕ запровадила аукціони по доступу до експортних передавальних потужностей. Індикатор було збільшено з 2,3 до 2,7.

ГАЗ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

- 1.1.1 Магістральні та розподільчі газопроводи перебувають у державній власності. НАК «Нафтогаз України» корпоратизовано, незначні частки деяких обласних газорозподільних компаній (облгази) перебувають у приватній власності. Індикатор не змінено - 1,3.

1.1.2 Схема імпорту газу в Україну змінена на прямі поставки Газпромом Нафтогазу, без посередника. Індикатор не змінився - 1,7.

1.1.3 Будівництво та ремонт мереж здійснюється переважно НАК «Нафтогаз України». Індикатор не змінився - 1,7.

1.2 Управління

1.2.1 НАК «Нафтогаз України» підпорядкована Кабінету Міністрів та Президенту; однак має можливість діяти як приватна компанія. Індикатор не змінився - 2,3.

1.2.2 Індикатор не змінився - 2,0.

1.2.3 Розпочалось залучення приватного сектору до ремонту та модернізації трубопроводів. Індикатор не змінено - 1,3.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Газорозподільчі мережі обласних газорозподільчих компаній (облгазів) відокремлено від «Нафтогазу України». Індикатор збільшено з 1,7 до 2,0.

1.3.2 Мінімальний рівень відокремлення. Індикатор не змінено - 1,3.

1.3.3 Децентралізація не оцінювалась для цього сектору.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 У 2009 році Кабінет Міністрів скасував привілейовані тарифи для металургійної та хімічної промисловості. Індикатор було підвищено з 1,7 до 2,0.

2.1.2 Тарифи на газ для всіх категорій споживачів було підвищено. Тарифи за транспортування і постачання газу також були підвищені. Індикатор було збільшено з 1,7 до 2,0.

2.1.3 Тарифи за транспортування і постачання газу були підвищені. Індикатор було збільшено з 2,0 до 2,3.

2.2 Платежі

2.2.1 Заборгованість підприємств теплокомуненерго перед НАК «Нафтогаз України» станом на кінець листопада дещо зменшилась і складає 2,4 млрд. грн. Уряд почав покривати накопичені втрати квазі-фіскальним методом - за рахунок надання кредитів місцевим бюджетам державним банком Ощадбанк. Індикатор не змінено - 2,7.

2.2.2 Рівень оплати всіма іншими групами споживачів залишився без змін. Індикатор не змінився.

2.2.3 Держава залишається боржником; витрати постачання газу для населення покладені на НАК «Нафтогаз України». Індикатор не змінено - 3,0.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Індикатор не було змінено - 2,0.

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

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

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

3.1.2 Правовий статус регулятора сектору – НКРЕ – був визначений в Законі. Ступінь незалежності НКРЕ зріс. Індикатор було підвищено з 2,3 до 3,0.

3.1.3 Рішення НКРЕ у газовому секторі не є прозорими і у багатьох випадках є політизованими. Індикатор не змінився – 1,7.

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

ВОДОПОСТАЧАННЯ ТА ВОДОВІДВЕДЕННЯ

1.0 Комерціалізація та приватизація

1.1 Власність

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

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

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

1.2 Управління

1.2.1 Водопостачання та водовідведення здійснюється регіональними монополістами, якими управляють місцеві органи влади, які найчастіше також є і власниками підприємств. Незважаючи на законодавчі ініціативи, незалежний регуляторний орган все ще не створено. Як результат, індикатор не змінився - 2,3.

1.2.2 Втручання держави в процес прийняття рішень значне, місцева влада переслідує цілі соціального захисту. Індикатор не змінився - 1,3.

1.2.3 Залучення приватних коштів у галузі залишається на низькому рівні і забезпечується, в основному, за рахунок участі міжнародних фінансових організацій. Індикатор не змінився - 1,7.

1.3 Організаційна структура

1.3.1 Інфраструктура та управління в сегменті надання послуг не відокремлені. Індикатор не змінився - 1,3.

1.3.2 Допоміжний бізнес природних монополій та потенційно конкуруючі підприємства не відокремлені. Індикатор не змінився - 1,0.

1.3.3 Компанії підпорядковані місцевим органам влади. Місцева влада стала менш залежною від центральної у питаннях тарифів та інвестицій. Індикатор не змінився - 3,0.

2.0 Реформа тарифної політики

2.1 Структура тарифів

2.1.1 Тарифи на послуги водопостачання та водовідведення зросли у більшості містах України. Індикатор підвищено з 1,7 до 2,3.

2.1.2 Рівень покриття витрат менший за 100%. Рівень перехресного субсидювання суттєвий. Індикатор не змінився – 1,7.

2.1.3 Потенційно конкуруючі підприємства є частиною природної монополії. Встановлення цін не є відокремленим. Індикатор не змінився - 1,3.

2.2 Платежі

2.2.1 Підприємства водопостачання та водовідведення найбільше заборгували постачальникам електроенергії (1,4 млрд. грн); частка боргу за електроенергію у загальній кредиторській заборгованості склала 52% на 01.11.2010 р. Індикатор не змінено – 2,3.

2.2.2 У 2010 р. рівень оплати населенням послуг з водопостачання та водовідведення рік нижчий за рівень сплати житлово-комунальних послуг загалом і склав 95%. Борг населення на 01.12.2010 склав 48% загальної дебіторської заборгованості. Індикатор не змінився – 3,0.

2.2.3 Індикатор не змінився - 2,7.

2.3 Бюджетне фінансування

2.3.1 Найбідніші домогосподарства отримують субсидії. Процедура отримання субсидій спрощена у 2010 р. Індикатор не змінився - 1,7.

2.3.2 Підприємства галузі отримують компенсацію за надані субсидії домогосподарствам. Індикатор не змінився – 2,0.

3.0 Регуляторний та інституційний розвиток

3.1 Ефективний регуляторний орган

3.1.1 Керівництво підприємств – монополій у сфері водопостачання та водовідведення призначає місцева влада. Індикатор залишився на рівні 1,7.

3.1.2 Створено національний регуляторний орган. Індикатор підвищено з 1,3 до 2,3.

3.1.3 Незважаючи на чіткі норми встановлення тарифів, вони не є примусовими для місцевих адміністрацій: тарифи встановлюються довільно. Індикатор не змінився - 1,3.

3.2 Регулювання доступу до мереж. Не існує правил для доступу до мереж. Індикатор не змінився - 1,0.