

АНОТАЦІЯ ДО ЗЕЛЕНОЇ КНИГИ «ЗАЛІЗНИЧНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ»

Протягом останніх десяти років обсяг перевезених усіма видами транспорту вантажів коливався у межах від **601** до майже **812 млн т**, сягнувши максимуму у 2011 р., мінімуму у 2015 р. і завершивши 2019 р. на позначці **676 млн т**. У 2020 р. підприємствами транспорту України перевезено **600,0 млн т** вантажів, що становить **88,8%** від обсягів 2019 р.

Внаслідок географічних особливостей держави та структури реального сектору економіки, особливо експортно-орієнтованих сегментів, *залізничний транспорт*, надаючи **послуги**, що забезпечують потреби матеріального виробництва та невиробничої сфери (зокрема, в частині військових та спеціальних перевезень), є ключовою ланкою усього вантажного транспортно-логістичного комплексу України, яка щорічно перевозить найбільшу частину вантажів, навіть з урахуванням зниження обсягів з пікових **468 млн т** у 2011 р до **312,9** у 2019 р. та встановивши антирекорд у 2020 р. — **305,5** млн т.

За попередніми підсумками ДССУ у 2020 р. *вантажобіг* підприємств транспорту становив **290,3 млрд т-км**, або **85,7%** від обсягу 2019 р., частки видів транспорту у загальному вантажобігу розподілилися таким чином: залізничний — **60,5%**, автомобільний — **14,6%**, водний — **1%**, трубопровідний — **23,9%**, авіаційний — **0,1%**.

Дослідження ринку було проведено у чотирьох ключових блоках загального бізнес-процесу, які, зокрема, мають відмінності за ступенем концентрації та станом конкуренції:

- ◆ *перевезення вантажів залізничним транспортом* — **монопольне** становище АТ «Укрзалізниця» з часткою **100%**, конкуренція відсутня, вихід МСП на ринок унеможлиблює стан законодавства;
- ◆ надання послуг магістральних вантажних локомотивів — **монопольне** становище АТ «Укрзалізниця» з часткою **100%**, конкуренція відсутня, вихід МСП на ринок унеможлиблює стан законодавства;
- ◆ надання в користування вагонів у межах України — **ознаки монопольного** (домінуючого) становища АТ «Укрзалізниця» з часткою, що перевищує **35%**, бар'єрів для виходу на ринок не виявлено;
- ◆ надання в користування інфраструктури залізничного транспорту — **АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії**.

В НПА ринку виявлено **37** цілей регулювання, які часто дублюються з незначними змінами формулювань, **72%** яких передбачено законами і **28%** — підзаконними нормативними актами, а також **14** інструментів регулювання, що безпосередньо впливають на споживачів послуг залізничних вантажних перевезень.

Окремо слід зазначити, що з 2006 року список цілей практично не змінювався і переносився з однієї концепції та програми до іншої, чи то — до стратегії та плану заходів. Це свідчить про малий прогрес або ж **відсутність прогресу в залізничній реформі** протягом останніх 14 років, що в підсумку і призвело до теперішньої ситуації, яку, зокрема, у Звіті ЄС назвали **критичною**.

У результаті аналізу виявлено поточні бар'єри на шляху підвищення ефективності та якості залізничних вантажних перевезень, зокрема: критична зношеність рухомого складу та інфраструктури, неефективне державне регулювання, управління та адміністрування, невикористання експортного та транзитного потенціалу.

Експерти BRDO вважають, що галузь потребує змін, які забезпечать досягнення державної цілі розвитку, а наявні проблеми у функціонуванні залізничного транспорту вимагають провадження певних регуляторних заходів задля їх вирішення, у тому числі, але не виключно:

- 1 розділення організаційної та фінансової функцій оператора інфраструктури та перевізника;
- 2 запровадження нової моделі організації пасажирських перевезень з метою припинення практики кроссубсидювання із вантажними перевезеннями;
- 3 запровадження інвестиційної складової у тарифі, забезпечення прозорих умов встановлення тарифу на послуги інфраструктури і подальшого використання коштів виключно на утримання і ремонт об'єктів інфраструктури;
- 4 виділення операторів вантажних вагонів Укрзалізниці в окремі юридичні особи, що виведе їх із під впливу природньої монополії та поставить у рівні, конкурентні умови з приватними операторами рухомого складу;
- 5 запровадження Державних цільових програм щодо оновлення рухомого складу;
- 6 демонополізація ринку локомотивної тяги (створення належної законодавчої бази та видача дозволів на використання приватної тяги на магістральних коліях).

Стратегічним шляхом щодо обмеження монополізму та розвитку конкуренції, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту є наполегливе виконання зобов'язань України за Угодою про асоціацію в частині залізничного транспорту, які полягають у запровадженні нової моделі ринку, аналогічної європейським залізничним системам.

При цьому виконання наведених зобов'язань можливе лише за умови забезпечення прийняття нових законів України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту». Затримка із прийняттям цих надважливих законодавчих актів містить загрозу настання непоправних наслідків для стану залізничного транспорту в Україні.

**З МЕТОЮ НАПРАЦЮВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ РІШЕНЬ У ГАЛУЗІ
ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОЧИНАЄ ПУБЛІЧНІ КОНСУЛЬТАЦІЇ.**

ДЕТАЛЬНІШЕ НА [REGULATION.GOV.UA](https://regulation.gov.ua) #PROДіалог