

ВІДКРИТТЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ДЕРЕГУЛЯЦІЯ ТАРИФІВ ТА БЮДЖЕТНЕ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦІ ДОПОМОЖУТЬ ЕКОНОМІЦІ ЗРОСТАТИ

Укладання багаторічного контракту з оператором інфраструктури на базове фінансування — це одна з важливих попередніх умов відкриття ринку залізничних перевезень. Без державної підтримки залізнична інфраструктура України та обсяги перевезень будуть скорочуватись, а навантаження на автомобільні дороги зростатиме. Це показав аналіз європейських практик, [викладений в дослідженні](#) Центру економічної стратегії.

“Якщо ми подивимось на залізничну інфраструктуру сьогодні - то побачимо, що менша її частина є окупною, а для підтримання в робочому стані іншої - необхідне дофінансування. Що з цією частиною зробити - скоротити, передати в концесію чи фінансувати з бюджету - ось яку відповідь має дати залізнична реформа. При цьому, дерегулювання тарифів на вантажні та пасажирські перевезення можуть залучити приватний капітал та запустити ринок залізничних перевезень” — пояснив необхідність часткового державного фінансування інфраструктури та пасажирських перевезень Дмитро Яблоновський, заступник директора ЦЕС, під час презентації дослідження.

Але лише державної підтримки буде недостатньо для того, щоб реформа залізниці забезпечила підтримку економічного зростання. Фінансування інфраструктури має йти у комплексі з іншими заходами: ревізією транспортної стратегії і мережі, фінальним розділенням “Укрзалізниці” на окремі бізнес-напрямки, розрахунком ціни, яку приватні перевізники мають платити за доступ до інфраструктури, і розумінням, скільки коштів і на яку мережу має бути виділено.

“У більшості країн Європи існують державні субсидії на ремонт та підтримку залізничної інфраструктури, що дозволяє знижувати тарифи для перевізників. Прибутковість перевезень не є рівномірною по всій мережі, тому достатній рівень тарифів — це ключ до фінансової стабільності системи в цілому”, — додав Хуан Хосе Монтеро, професор Флорентійської школи регулювання (Італія).

Після відкриття ринку в Україні може з’явитися від 3 до 6 приватних вантажних перевізників, покращиться своєчасність відвантаження вантажів та якість сервісу. Саме цього очікують опитані в рамках дослідження стейкхолдери.

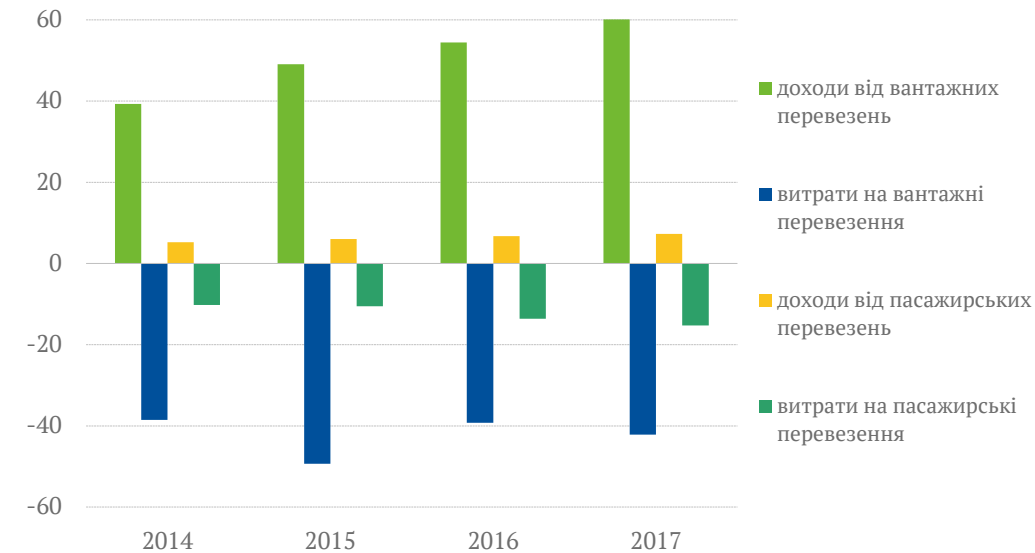
Головним ризиком вони бачать можливість “захоплення регулятора” приватними гравцями чи представниками влади. Якщо очікуване відкриття ринку залізничних перевезень провести без хорошого плану – існують ризики для безперервності транспортної логістики.

Щоб унеможливити ситуацію, коли оператор інфраструктури самостійно регулюватиме тарифи і надаватиме преференції для окремих вантажних операторів чи оператора із державного холдингу, тарифоутворення може відбуватися наступним шляхом:

“Укрзалізниця” визначає витрати на інфраструктуру та включає ці розрахунки до спеціального Положення, т.зв. network statement; учасники ринку повинні мати право подати заперечення до

незалежної комісії з регулювання тарифів, яку потрібно створити; останнє слово за комісією, початкові розрахунки – за оператором інфраструктури.

Доходи та витрати вантажних та пасажирських перевезень, 2014-2017, млрд грн



Джерело: АТ «Укрзалізниця»

Дослідження здійснено у рамках проєкту «Проведення спільного дослідження у сфері публічної політики з метою налагодження партнерства з аналітичним центром ЄС», який реалізується за підтримки Міжнародного фонду «Відродження» у партнерстві із Ініціативою відкритого суспільства (OSIFE) та за фінансової підтримки Посольства Швеції в Україні.

