



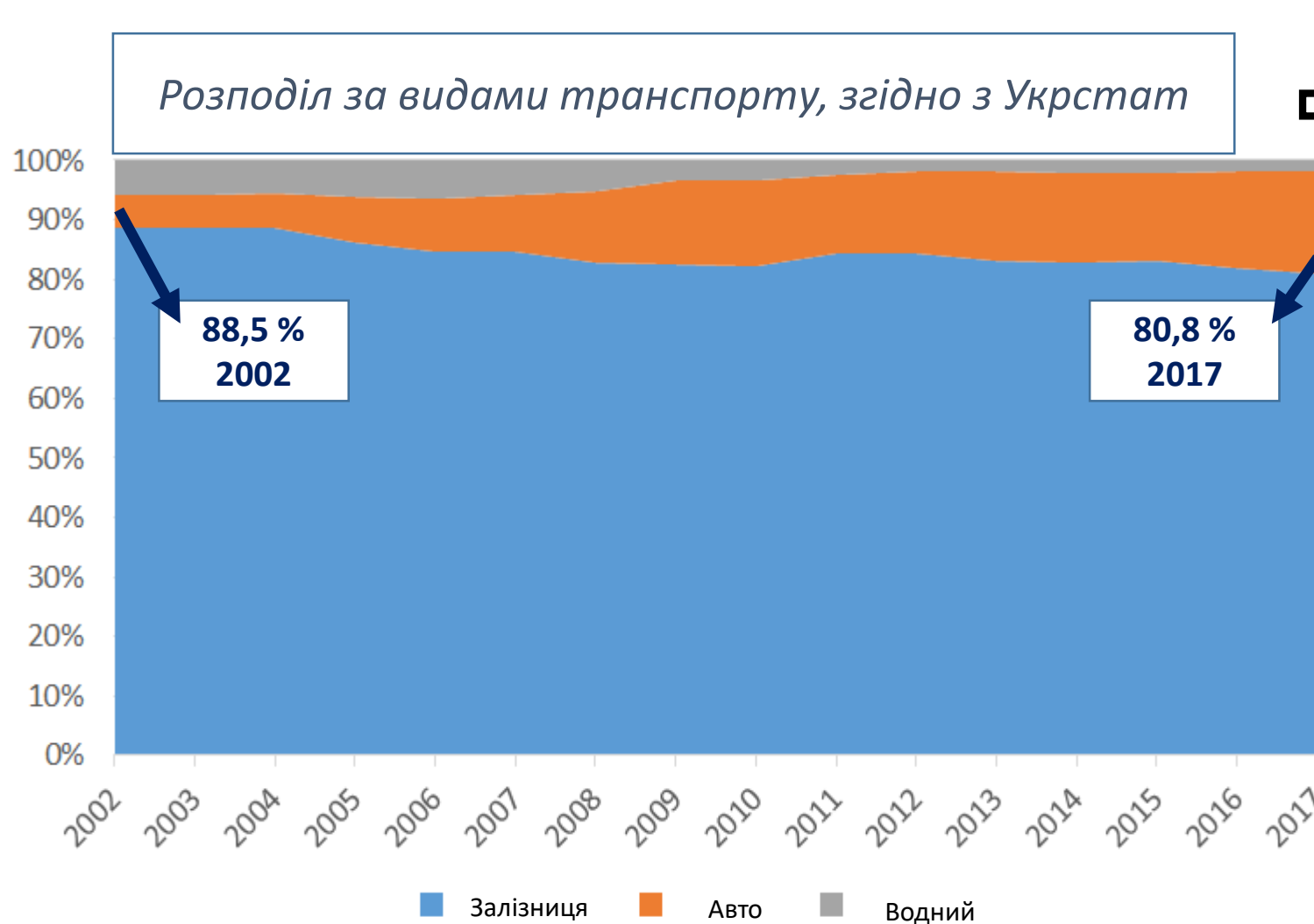
Ситуація в Україні Виклики лібералізації ринку

Одеса,Київ 5/7 вересня 2018

José Antonio Samino Navó
Постійний радник проекту Railways Twinning



Як склалась ситуація в Україні? (1/4)



Наземний транспорт – за
виключенням трубопровідного
транспорту

Питання

- 1) Дані УкрСтат в тонно-км не враховують 85% тон, перевезених автомобільним транспортом для власних потреб
- 2) Дані УкрСтат не враховують тонно-км, виконані промисловим залізничним транспортом

Як склалась ситуація в Україні? (1/4)

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту

МЛН.Т						
	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний
	Вантажооборот	Обсяг перевезених вантажів				
2017			7,61	947,26	0,09	201,27
			9,97	973,28	0,15	216,70
	млн.ткм	млн.т	11,86	1 027,40	0,10	220,93
Транспорт	343057,1	635,9	12,87	1 120,72	0,13	212,56
залізничний ²	191914,1	339,5	14,30	1 167,20	0,10	203,69
автомобільний	41178,8	175,6	15,12	1 255,23	0,10	195,99
водний	4257,1	5,9	11,29	1 266,60	0,10	186,80
трубопровідний	105434,4	114,8	5,15	1 068,86	0,09	154,59
авіаційний	272,7	0,1	6,99	1 168,22	0,09	153,44
2011	469,31	4,15	5,72	1 252,39	0,09	154,97
2012	457,45	3,46	4,29	1 259,70	0,12	128,44
2013	443,60	3,43	2,84	1 260,77	0,10	125,94
2014⁴	386,28	2,81	3,14	1 131,31	0,08	99,68
2015⁴	349,99	3,29	3,16	1 020,60	0,07	97,23
2016⁴	343,43	3,03	3,64	1 085,66	0,07	106,73
2017⁴	339,55	2,25	3,64	1 121,67	0,08	114,81

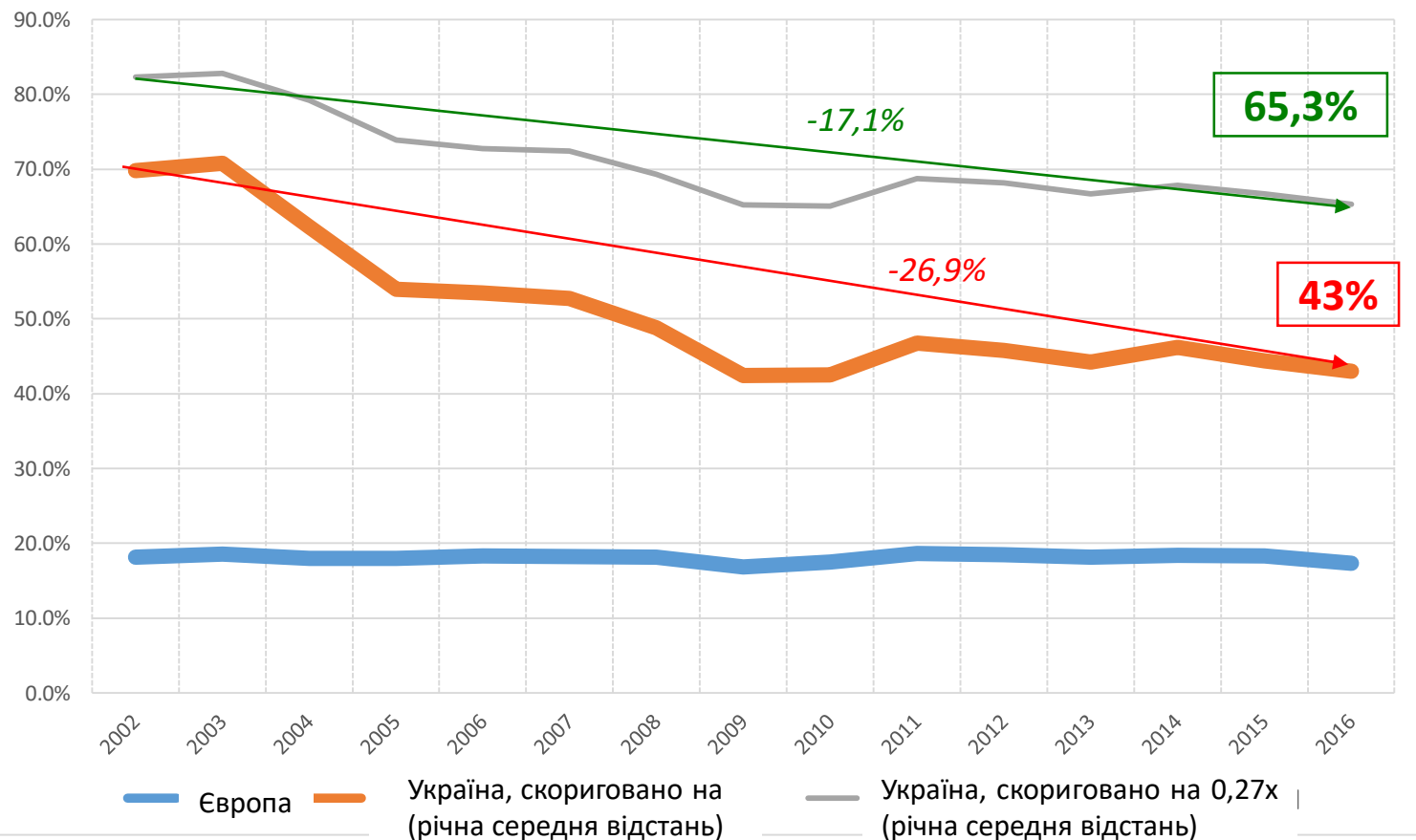
Питання

- Дані УкрСтат в тонно-км не враховують 85% тон, перевезених автомобільним транспортом для власних потреб

2- 3 урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва

Як склалась ситуація в Україні? (2/4)

Динаміка змін частки залізничних перевезень в Європі та Україні*
(розрахункові дані для включення автомобільних перевезень для власних потреб)



Коригування даних:

✓ Включаючи дані перевезень автомобільним транспортом для власних потреб (джерело УкрСтат).

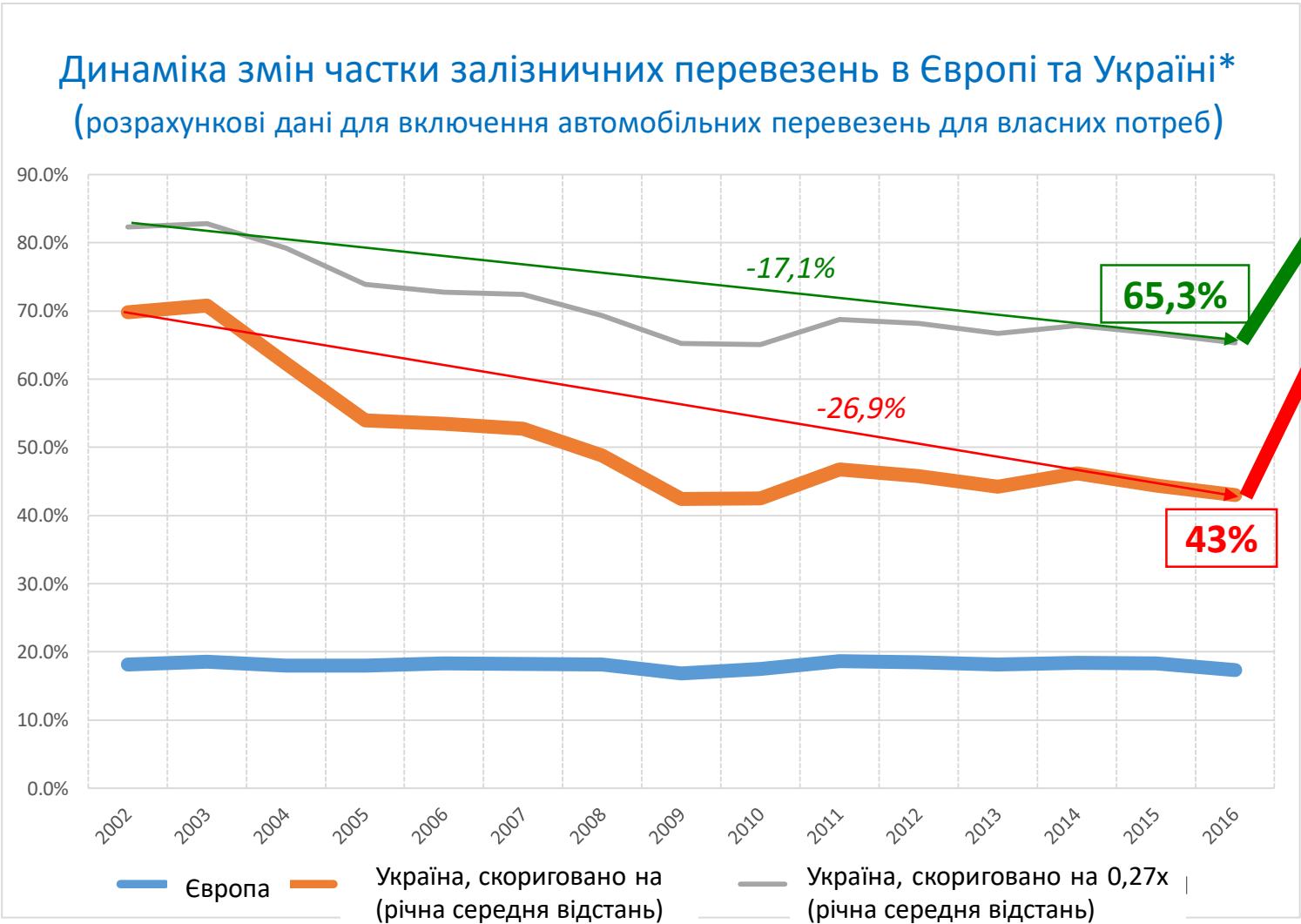
Дві гіпотези:

❑ Оцінка у тонно-км з використанням [середнє значення км цього року].

❑ Скориговані тонно-км з використанням 0,27х [середнє значення км цього року].

*Наземний транспорт – за виключенням трубопровідного транспорту

Як склалась ситуація в Україні? (3/4)



Країни	Частка залізниці*
Латвія	76,6
Литва	65
Естонія	42,9
Словаччина	34,5
Словенія	33,3
Австрія	31,5
Румунія	30,3
Швеція	29,4
Угорщина	28,5
Фінляндія	26,8
Чехія	26,4
Польща	24,7
Німеччина	18,8
Хорватія	17,3
Болгарія	17,1
Італія	14,5
Португалія	14,5
Бельгія	11,60
Данія	11,1
Франція	10,9
Великобританія	8,4
Люксембург	6,2
Нідерланди	6
Іспанія	5,3
Греція	1,3
Ірландія	0,9

*Наземний транспорт – за виключенням трубопровідного транспорту

Як склалась ситуація в Україні? (4/4)



“Українська залізниця” займає одну з найкращих позицій серед європейських залізниць щодо частки ринку наземних перевезень



“Українська залізниця” втрачає частку ринку з ряду причин:

- 1) Недостатня гнучкість продажу та надання транспортних послуг
 - ☐ Жорстка цінова політика
 - ☐ Вимірювання якості/покращень відсутнє
- 2) Зношеність активів та масштабна мережа
- 3) Державні інвестиції у автошляхи
- 4) Товари, які легше перевозити автомобільним транспортом, мають більш високі класи коефіцієнтів (протилежно ціноутворенню за принципом Рамсея).

Успішна лібералізація – рівні умови

Загрози

1. УЗ зловживає своїм положенням для встановлення більш високих цін, ніж це економічно доцільно

2. УЗ використовує дохід від транзитних перевезень, щоб мати краще положення, ніж майбутні учасники

Заходи

1.a. Здійснення нагляду регуляторним органом

1.b. Нові учасники ринку

2.a. Лібералізація транзиту

2.b. Додатковий дохід надходить до окремого фонду, з метою зменшення платежів за користування інфраструктурою або фінансування державних зобов'язань щодо пасажирських перевезень

Можливості

1. Підвищення якості та ефективного ціноутворення

2.a. Підвищення якості та ефективного ціноутворення для транзитних перевезень

2.b. Зменшення платежів за користування інфраструктурою або державного тягара щодо пасажирських перевезень

Успішна лібералізація – рівні умови

Загрози

3. УЗ виконує зобов'язання, яких не має у майбутніх учасників ринку :

3.1. Повагонні відправки

3.2. Перехресне
субсидування класів
вантажів

4. Інфраструктура УЗ не дозволяє раціонально використовувати мережу і плата за інфраструктуру стає незбалансованою

Заходи

3.1/3.2. Свобода для УЗ щодо контролю продажу та постачання послуг

4. Механізм для переведення раціоналізованого використання мережі для зниження плат за користування інфраструктурою

Можливості

3.1./3.2. Реальна конкуренція існує в різних сегментах ринку

4. Підвищення довгострокової конкурентоспроможності галузі

Успішна лібералізація – рівні умови

Загрози

5. Перехресне субсидування
пасажирських перевезень

6. Субсидування непрофільних
активів

7. Зношеність активів

Заходи

5.a. Фінансування державних
зобов'язань щодо пасажирських
перевезень за рахунок
державних коштів

5.b. Фінансування ДЗПП
перевізниками через окремий
фонд, куди надходять платежі за
користування інфраструктурою

6. Реалізація неприбуткових
непрофільних активів

7.a. Метод витратного ціно-
утворення RoR (витрати плюс) щодо
інфраструктури

7.b. Нові учасники на ринку
рухомого складу

Можливості

5.a. Підвищення якості та
ефективного ціноутворення

5.b. Перехідне рішення:
використання державного
фінансування не ставлячи при цьому
під загрозу існування державних
зобов'язань з пас. перевезень

6. Додаткові кошти для інвестицій
у основні види діяльності

7. Довгострокова стійкість сектора

Для успішної лібералізації потрібен час

- ❑ *Необхідно створити ряд установ та надати їм ресурси необхідні для виконання ними нових функцій.*
- ❑ *Лібералізація потребує технічних змін робочих процесів у галузі (розподіл пропускної спроможності, безпека...), а також змін у структурі та мисленні “Укрзалізниці”.*
- ❑ *Керівництво УЗ повинно встановити KPI (ключові показники діяльності), пов’язані з підготовкою та досягненням лібералізації.*
- ❑ *Лібералізація передбачає вирішення супутніх проблем: фінансування державних зобов’язань щодо пасажирських перевезень та тарифних класів вантажів.*

Після прийняття нового Закону про залізничний транспорт восени, не рекомендовано відкривати ринок доки ці питання не будуть вирішені