

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури
України

21 грудня 2015 № 547

**Стратегічний план
розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року**

I. Загальні положення

Цей Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (далі – Стратегічний план) розроблено відповідно до:

Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390;

Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої (далі – Угода про асоціацію), ратифікованої Верховною Радою України та Європейським Парламентом 16 вересня 2014 року;

Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174;

Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію на 2014-2017 роки схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 року № 847;

Угоди про Коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна», парафованої 21 листопада 2014 року главами п'яти партій;

розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 1148 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту»;

розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 1159 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС»;

Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5;

розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2015 року № 140 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами»;

розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2015 року № 142 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань транспортної політики та інфраструктури»;

розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 квітня 2015 року № 398 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. Про ліцензування залізничних підприємств».

Метою цього Стратегічного плану є визначення варіантів стратегій зміни бізнес-моделі українських залізниць, враховуючи необхідність залучення суттєвих інвестицій у відновлення інфраструктури і рухомого складу, а також інтеграції української залізниці з залізничними системами Європейського Союзу.

1. Огляд галузі та аналіз поточної ситуації

Залізничний транспорт відіграє провідну роль у задоволенні потреб економіки та населення України в перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання і зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Залізниці України

у 2014 році виконали майже 68%¹ загального обсягу транспортних вантажних перевезень та близько 12%² – пасажирських. Водночас вантажообіг становить 83%, а пасажирообіг – 40%² загального обсягу. Залізничний транспорт є основним перевізником транзитних вантажів у країні – 81% загального обсягу³ без урахування трубопровідного транспорту.

За розмірами, обсягами перевізної роботи залізниці України займають друге місце на просторі колії 1520 мм. Загальна експлуатаційна мережа залізниць України, що має протяжність 20 969 км, посідає четверте місце в Європі після Німеччини, Польщі та Франції. Близько 47,6% експлуатаційної довжини залізничних колій України електрифіковано (для порівняння: в Росії електрифіковано 51%, в Китаї – 47%, в Індії – 29%). За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. За обсягом пасажирських перевезень Україна займає 2-е місце в СНД і 4-е місце в Європі.

Сприятливим для розвитку залізничного транспорту є і вигідне географічне положення України, територією якої проходять три залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9 та міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № VII по річці Дунаю. У рамках Організації співробітництва залізниць (далі – ОСЗ) мережа «критських» коридорів доповнена новими маршрутами і включає сім

¹ За статистикою Держстату, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя.

² За статистикою Держстату, без урахування міського транспорту.

³ Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг. Аналітична записка - <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>

коридорів, які проходять територією України: № 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12. Схема головних залізничних коридорів ОСЗ у сполученні Європа – Азія прийнята Народною Міністерів країн – членів ОСЗ у 2005 році.

Два мультимодальних коридори, що входять до транс'європейської транспортної мережі TEN-T (оновленої Транс'європейської транспортної мережі Європейського Союзу), закінчуються на кордоні з Україною: «Середземноморський коридор» (RFC № 6), який межує через ст. Захонь (Україна) з Угорщиною, та «Східний коридор» (RFC № 9), що межує через станції Черна-над-Тісоу та Матівци із Словаччиною (наразі працює його «Чесько-Словацька» частина).

Національна залізнична мережа утворює ключову з'єднувальну ланку між Європейським Союзом, Росією і Центральною Азією. Довжина залізничних транзитних коридорів в Україні становить 3162 км. Це переважно двоколійні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі.

Залізничний транспорт України перебуває у вкрай тяжкому стані. За останні десятиріччя оновлення основних фондів забезпечувалось в основному за рахунок власних коштів залізниць та задовольняло потребу в капітальних інвестиціях лише на 5-6 відсотків⁴. Водночас фактично з часу незалежності України темпи зростання цін на продукцію, що споживається залізницями, перевищували темпи зростання тарифів на перевезення, що не давало змоги оновлювати в необхідному обсязі рухомий склад та інфраструктуру залізничного транспорту. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано, що ставить під загрозу їх подальше ефективне та безпечне функціонування. Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в розмірі майже

⁴ "Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі". Аналітична записка – http://www.niss.gov.ua/articles/1662/#_ftnref9

200 млрд. грн. Розрахунки наведено в додатку 2.

Причиною такого критичного стану українських залізниць є те, що залізнична галузь сьогодні працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, зумовлюють неефективність її функціонування та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, ускладнюють співробітництво з приватними компаніями.

В умовах відсутності реформ найнегативніші чинники, що впливають на розвиток залізничного транспорту, можна узагальнити таким чином:

- відсутність конкуренції, а отже, відсутність у суб'єктів господарювання галузі мотивації до підвищення ефективності своєї роботи та якості послуг, розширення їх переліку:

- неефективна система державного управління та регулювання галузі не дає змоги впровадити ринкову бізнес-модель її функціонування;

- суміщення функцій державного і господарського управління залізничним транспортом у межах одного органу управління – Державної адміністрації залізничного транспорту значно знижує ефективність роботи залізниць та не створює умов для конкуренції;

- висока залежність операторів рухомого складу від Укрзалізниці, яка монопольно володіє локомотивами, створює високий ризик корупціогенних чинників;

- застарілість методів регулювання залізничної галузі, які не відповідають сучасним (ринковим) умовам ведення бізнесу:

- жорстке державне регулювання тарифів на залізничні перевезення, яке не дає змоги вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг;

- значне фінансове навантаження Укрзалізниці, пов'язане з виконанням соціальних функцій держави (перевезення пільгових категорій пасажирів, зобов'язання перевозити пасажирів у приміському сполученні за тарифами, що значно нижчі за собівартість);

- хронічна нестача інвестицій у галузь, що призвела до високого ступеня зносу основних фондів галузі (понад 80%), та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам:

відсутність державних інвестицій у галузь, незважаючи на вимоги статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт»;

низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту через складну функціональну структуру Укрзалізниці, відсутність чіткого розмежування фінансових рахунків між видами бізнесу.

На вирішення зазначених проблем спрямовано реформування галузі, яке на цей час здійснюється згідно з Державною цільовою програмою реформування.

У Міністерстві інфраструктури України з метою підвищення інституційної спроможності фахівців галузі у сфері проведення реформ реалізується проект TWINNING «Інституційна допомога Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні (проект UA/12/ENP/TP/36)».

Метою реформи на залізницях є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, нової структури ринку залізничних перевезень, яка наведена в додатку 3.

Інфраструктурою загального користування опікуватиметься оператор інфраструктури (публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»), за яким інфраструктуру закріплено на праві господарського відання.

Роботу з перевезень забезпечуватимуть: перевізник – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»; перевізники, що мають свій рухомий склад (локомотиви або локомотиви та вагони), та оператори залізничного рухомого складу, які вже сьогодні працюють на залізницях.

Відповідно до нової моделі державного управління залізничним транспортом та з урахуванням вимог європейського законодавства функції з

державного управління залізничним транспортом покладаються на:

Міністерство інфраструктури України, яке формуватиме державну політику та забезпечуватиме розроблення законодавчих та нормативних актів, частково управлятиме корпоративними правами публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», здійснюватиме координацію замовлень соціальних перевезень пасажирів та ін.;

Державне агентство залізничного транспорту (далі – Агентство), яке реалізуватиме державну політику, регулюватиме ринок послуг та контролюватиме рівноправний доступ до інфраструктури, вестиме реєстр операторів інфраструктури, перевізників та операторів рухомого складу, а також здійснюватиме ліцензування залізничних підприємств;

Національну комісію регулювання транспорту (далі – НКРТ), яка як незалежний регулятор виконуватиме функції з державного регулювання цін на монопольні послуги залізничного транспорту, погоджуватиме інвестиційні програми;

Державний орган з безпеки на транспорті, який забезпечить державний нагляд за безпекою руху (видача сертифікатів, ліцензування машиністів, авторизація операторів інфраструктури тощо).

Для розслідування інцидентів на залізничному транспорті, відповідно до Директиви ЄС 2004/49/ЄС, передбачено утворити Комісію з розслідування аварій.

Залізниці України нині стоять на порозі корінних структурних перетворень, обумовлених необхідністю формування в галузі ринкових відносин і конкурентного середовища, що потребує прийняття принципових рішень на державному рівні щодо вдосконалення структури, методів та принципів управління.

2. Визначення стратегічних напрямів та цілей розвитку галузі залізничного транспорту

Стратегічні напрями та цілі розвитку залізничного транспорту базуються на положеннях Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174, та Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390, а також взятих на себе зобов'язань у частині імплементації законодавства ЄС у рамках Угоди про асоціацію.

Детальний перелік стратегічних напрямів та цілей розвитку галузі залізничного транспорту наведено у розділі II цього Стратегічного плану.

До основних стратегічних напрямів розвитку галузі залізничного транспорту слід віднести:

- 1) створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції в галузі;
- 2) створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях;
- 3) забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг;
- 4) удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Для реалізації зазначених напрямів визначено такі стратегічні цілі:

2.1. Створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту. Створення умов для розвитку конкуренції в галузі

1. Реформування системи державного управління галуззю та формування політики в галузі, підвищення ефективності державного контролю на залізничному транспорті

Нова система державного управління галуззю з урахуванням вимог європейського законодавства повинна передбачати:

забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю адміністративних, економічних і фінансових питань згідно з Директивою 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства; розмежування державних і господарських функцій;

забезпечення жорсткого державного контролю за рівноправним доступом до інфраструктури залізничного транспорту відповідно до Директиви 2001/14/ЄС;

забезпечення державного контролю за безпекою залізничних перевезень відповідно до Директиви 2004/49/ЄС;

забезпечення незалежності взаємопов'язаних функцій та їх розділення між органами державного управління (Міністерством інфраструктури України, Державним агентством залізничного транспорту, Національною комісією регулювання транспорту, Державним органом з безпеки на транспорті).

2. Створення європейської моделі ринку залізничних перевезень, розвиток конкуренції

Реалізація вказаної цілі потребує визначення принципів нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх прав та обов'язків, особливостей здійснення їх діяльності.

Під час утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

необхідно забезпечити також організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства.

Передбачено завдання для публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: розробити бізнес-план розвитку Товариства з урахуванням ризиків, пов'язаних з розвитком конкуренції на ринку залізничних перевезень (внутрішня конкуренція) та конкуренції між видами транспорту.

3. Удосконалення системи допуску та роботи на ринку залізничних перевезень

Нова модель ринку залізничних перевезень обов'язково передбачає розвиток конкуренції серед перевізників. Для цього необхідно запровадити рівні правила ведення діяльності на ринку залізничних перевезень: створення системи допуску на ринок (ліцензування перевізників, реєстри перевізників, рухомого складу, машиністів тощо); прийняття Правил та Порядку доступу до інфраструктури залізничного транспорту. З боку публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» до моменту початку конкуренції необхідно розділити фінансові рахунки оператора інфраструктури та перевізників усередині Товариства.

4. Удосконалення тарифного регулювання, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг

Передбачається передача функцій з державного регулювання тарифів на монопольні послуги залізничного транспорту незалежному регулятору – НКРТ. На послуги, що не регулюються державою, запроваджується вільне тарифоутворення.

Впровадженню нових принципів ціноутворення на послуги залізничного транспорту передуватимуть розділення фінансових рахунків оператора інфраструктури та перевізників (вантажного та пасажирських) усередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», розроблення методик розрахунку плати за послуги інфраструктури залізничного транспорту та методик/чіткого порядку ціноутворення в потенційно конкурентних

складових тарифу (тяга, вагони), визначення калькуляції додаткових послуг, які оператор інфраструктури зобов'язаний надавати під час надання доступу до інфраструктури (додаток 2 до Директиви 2001/14/ЄС).

Однією з основних цілей нової політики є поступова ліквідація субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

2.2. Створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізничному транспорті

В умовах збільшення кількості перевізників посилюється державний контроль щодо забезпечення безпеки перевезень.

Формування державної політики щодо забезпечення безпеки перевезень здійснюватиметься згідно з нормами законодавства Європейського Союзу. Зокрема, передбачається створення процедур та механізму для впровадження систем управління безпекою на підприємствах залізничного транспорту, запровадження системи оцінки ризиків відповідно до Директиви 2004/49/ЄС.

2.3. Забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг

1. Впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення (PSO – зобов'язання з громадських перевезень)

Паралельно з конституційною реформою країни (децентралізація та передача регіонам повноважень щодо розпорядження фінансовими ресурсами) повинна здійснюватись робота щодо впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення залізницями відповідно до Регламенту (ЄС) № 1370/2007.

Урегулювання загальних питань щодо порядку визнання статусу перевезень як соціальні, особливостей укладання контракту, покладення

відповідальності щодо невиконання або зменшення обсягів соціальних перевезень потребує розроблення відповідного законопроекту спільно з Міністерством соціальної політики України.

2. Забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг, у тому числі для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями

Для пасажирських перевезень запроваджуються стандарти, які враховують вимоги Регламенту (ЄС) № 1371/2007. Обов'язковим є також запровадження процедури контролю якості перевезень (особливо пасажирських).

Окрему увагу необхідно приділити питанню доступності послуг залізничних перевезень для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

2.4 Удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи

1. Впровадження технічних стандартів інтероперабельності та системи оцінки відповідності з урахуванням норм Директиви 2008/57/ЄС

Необхідно передбачати приведення національних стандартів у відповідність із Технічними Стандартами Інтероперабельності (TSI) (у тому числі включення основних показників національних стандартів до TSI), передусім на напрямках національних мультимодальних коридорів, які входять до транс'європейської транспортної мережі TEN-T - «Середземноморський коридор» (RFC № 6) та «Східний коридор» (RFC № 9).

З метою розроблення та узгодження процедури нотифікації, а також визначення органів оцінки відповідності залізничних підсистем необхідно утворити відповідну Робочу групу та забезпечити співпрацю фахівців Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Укртрансбезпеки в рамках цієї Робочої групи.

2. Розвиток міжнародних залізничних вантажних коридорів

Для розвитку міжнародних залізничних вантажних коридорів насамперед потрібно провести аналіз стану інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів та визначити наявність вузьких місць, що можуть стати стримувальним фактором для транспортування транзитних вантажопотоків. Особливу увагу необхідно приділити питанням стратегічного планування розвитку залізничної інфраструктури в напрямку морських портів та запровадженню мультимодальних технологій.

3. Шляхи виконання Стратегічного плану

Реалізація стратегічних напрямів розвитку галузі залізничного транспорту здійснюватиметься відповідно до Переліку стратегічних напрямів та цілей розвитку галузі залізничного транспорту, основними з яких є:

реформування системи державного управління галуззю шляхом упорядкування повноважень органів, які забезпечують формування та реалізацію державної політики в галузі, а також здійснюють державний контроль, та визначення функціональних обов'язків для всіх учасників ринку в умовах створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;

формування принципів нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх прав та обов'язків, створення конкурентного середовища на ринку перевезень;

утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» із забезпеченням організаційного та фінансового розділення функцій оператора інфраструктури та перевізника всередині Товариства;

запровадження європейських норм та стандартів допуску та роботи на ринку залізничних перевезень з передбаченням, зокрема, вимог щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу,

наявності тягового рухомого складу;

формування нових принципів ціноутворення на залізничному транспорті з урахуванням ринкових перетворень у галузі та конкуренції між видами транспорту;

уведення європейської системи управління безпекою перевезень у галузі із запровадженням процедур сертифікації систем управління безпекою та впровадження процедур і методів державного нагляду і контролю відповідно до актів законодавства Європейського Союзу;

законодавче врегулювання громадських пасажирських перевезень;

визначення стандартів (показників) якості залізничних перевезень, зокрема в частині обслуговування інфраструктури, а також вантажних та пасажирських перевезень із передбаченням норм доступності об'єктів залізничної інфраструктури для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

упровадження технічних стандартів функціонування залізниць для забезпечення безперешкодного інтегрування в міжнародну транспортну систему;

запровадження логістичних технологій з урахуванням розвитку комбінованих перевезень тощо.

Відповідальними за виконання цього Стратегічного плану, Переліку стратегічних напрямів та цілей розвитку галузі залізничного транспорту є Мінінфраструктури, ПАТ «Укрзалізниця», Укртрансбезпека.

Виконання цілей, визначених цим Стратегічним планом, здійснюється у межах бюджетних призначень, передбачених на утримання Мінінфраструктури у Державному бюджеті України на відповідний календарний рік, коштів місцевих бюджетів, власних коштів операторів транспортного ринку, інших джерел, не заборонених законодавством України.

За необхідності Мінінфраструктури в установленому порядку може запитувати технічну допомогу з боку Європейського Союзу, необхідну для

забезпечення виконання цього Стратегічного плану.

4. Очікувані результати та індикатори виконання

Реалізація цього Стратегічного плану дасть змогу забезпечити:

для громадян – підвищення якості залізничних транспортних послуг; забезпечення безпеки транспортування під час їх надання; забезпечення високих соціальних стандартів громадських послуг, підвищення якості праці залізничників;

для суб'єктів підприємницької діяльності – забезпечення прозорості та недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури для користувачів різних форм власності; формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та підвищення його конкурентоспроможності; розширення можливостей підприємницької діяльності у сфері залізничного транспорту; підвищення інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту;

для держави – підвищення ефективності системи державного управління та регулювання; підвищення рівня забезпечення економічної та оборонної безпеки держави; забезпечення ефективного управління майном підприємств залізничного транспорту та його розвитку; більш повне використання транзитного потенціалу України, прискорення темпів євроінтеграції України.

Основними індикаторами виконання Стратегічного плану повинні стати:

1) щодо створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання залізничним транспортом, створення умов для розвитку конкуренції в галузі:

впровадження в національне законодавство основних положень директив Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту, передбачених Угодою про асоціацію;

запровадження механізмів регулювання ринку залізничних перевезень, які встановлюють рівні правила діяльності для всіх учасників ринку;

створення Агентства з доступу до інфраструктури як державного органу регулювання ринку залізничних перевезень;

централізація функцій управління і концентрація активів, що втілюватиметься з моменту створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;

створення в публічному акціонерному товаристві «Українська залізниця» прозорої системи фінансових потоків за видами діяльності, запровадження обліку за міжнародними стандартами фінансової звітності;

організаційне та фінансове розділення управління інфраструктурою та перевезень;

забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку залізничних транспортних послуг;

2) щодо створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях:

упровадження на підприємствах залізничного транспорту європейської системи управління безпекою;

упровадження механізмів державного контролю безпеки залізничних перевезень відповідно до Директиви 2004/49/ЄС, визначення відповідних функцій Укртрансбезпеки;

запровадження сертифікатів безпеки, утворення реєстрів рухомого складу та інфраструктури;

3) щодо забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг:

затвердження стандартів якості залізничних перевезень;

визначення порядку віднесення пасажирських перевезень до категорії соціальних, впровадження механізму замовлення центральними та місцевими органами влади соціальних пасажирських перевезень;

укладення перших контрактів на здійснення соціальних пасажирських перевезень;

розроблення та початок впровадження Дорожньої карти облаштування вокзалів для забезпечення доступу для пасажирів з обмеженими можливостями;

4) щодо вдосконалення логістичних технологій та інтеграції в міжнародні транспортні системи:

приведення системи стандартизації України у сфері залізничного транспорту у відповідність із вимогами Директиви 2008/57/ЄС;

утворення національних нотифікаційних та призначених органів сертифікації та оцінки відповідності;

урахування зміни транзитних вантажопотоків на залізничному транспорті в проекті Концепції програми розвитку національної (пріоритетної) транспортної мережі України.

5. Ризики для виконання Стратегічного плану

Перешкодою для виконання цього Стратегічного плану можуть бути такі ризики:

затягування процесу прийняття ключових політичних рішень з питань реформування галузі на державному рівні;

стримування (низькі темпи) прийняття Закону України «Про залізничний транспорт»;

неузгодженість або відставання у проведенні реформ регуляторної, податкової систем, державних закупівель, технічного регулювання тощо;

необхідність залучення значних інвестицій у залізничну інфраструктуру;

відставання від технічного прогресу в частині безпеки конструкції та забезпечення придатності залізничних транспортних засобів до експлуатації, подальше їх старіння;

можлива втрата вантажопотоків у зв'язку з їх переорієнтацією на автомобільний та внутрішній водний транспорт;

низька продуктивність праці та мотивація працівників залізничних

підприємств;

політична нестабільність та наявність збройних конфліктів у країні.

II. Перелік стратегічних напрямів та цілей розвитку залізничного транспорту

Цілі	Завдання	Опис	Термін, рік	Відповідальні виконавці
1	2	3	4	5
Стратегічний напрям 1. Створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі, створення умов для розвитку конкуренції в галузі				
1. Реформування системи державного управління галуззю та формування політики у галузі, підвищення ефективності державного нагляду (контролю) на залізничному транспорті	1.1 Упорядкувати повноваження органів, що формують, реалізують політику на залізничному транспорті, здійснюють державний нагляд (контроль)	1.1.1 Передбачити відповідні норми у проекті Закону України «Про залізничний транспорт». 1.1.2 Прийняти підзаконні нормативно-правові акти на виконання прийнятих норм закону згідно з планами імплементації, затвердженими розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 1148 «Про схвалення розроблених	2016 2016-2017	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

		Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту» та № 1159 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС», від 22 квітня 2015 року № 398 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств».		
	1.2 Визначити функції державного управління, які на сьогодні виконує Укрзалізниця та які передаються відповідним органам	1.2.1 Провести аналіз функцій, які на сьогодні виконуються Укрзалізницею та відносяться до функцій державного управління галуззю.	2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

	влади утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	після	1.2.2 Провести аналіз функцій, які делеговані Мінінфраструктури та не можуть виконуватись господарюючим суб'єктом публічним акціонерним товариством «Українська залізниця».	2016	
			1.2.3 Передбачити відповідні норми щодо функцій органів державної влади у проекті Закону України «Про залізничний транспорт».	2016	
			1.2.4 Прийняти підзаконні нормативно-правові акти на виконання прийнятих норм закону згідно з планами імплементації, затвердженими розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 1148 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів	2016- 2017	

		імплементатії деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту» та № 1159 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементатії деяких актів законодавства ЄС».		
	1.3 Визначити функції органів державної влади для забезпечення нових норм законодавства, імplementованих відповідно до директив Європейського Союзу	1.3.1 Передбачити норми відповідні вимогам актів законодавства Європейського Союзу, включених до додатку XXXII Угоди про асоціацію, у проекті Закону України «Про залізничний транспорт України». 1.3.2 Розробити нову структуру органів державного управління	2016 2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

2. Створення європейської моделі ринку залізничних перевезень, розвиток конкуренції *	2.1 Визначення принципів діяльності на ринку залізничних перевезень з урахуванням розвитку конкуренції серед перевізників	2.1.1 Прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», в якому визначити: принципи нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх права та обов'язки, особливості здійснення їх діяльності. 2.1.2 Прийняти підзаконні акти на виконання прийнятих норм закону згідно з планами імплементації, затвердженими розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 1148 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту», від 25.02.2015 № 140 «Про схвалення	2016 2016-2017	Мінінфраструктури
--	--	--	------------------------------	--------------------------

		розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами», від 22.04.2015 № 398 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств».		
	2.2 Утворення вертикально-інтегрованої системи управління всередині публічного акціонерного Товариства	2.2.1 Розробка та затвердження організаційної структури ПАТ «Укрзалізниця», яка зокрема передбачає організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині компанії	2016	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою) Мінінфраструктури (контроль)

	«Українська залізниця», організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині компанії	2.2.2 Розробити Бізнес-план розвитку Товариства з урахуванням можливостей та ризиків при розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень	2016	
		2.2.3 Розробити поетапний план впровадження структурних перетворень.	2016	
		2.2.4 Здійснити структурні перетворення.	2016- понад 2020	
	2.3 Проведення роз'яснювальної та підготовчої роботи з потенційними учасниками ринку залізничних перевізників (великі оператори вантажних	2.3.1 Провести роз'яснювальну роботу серед залізничників (круглі столи, семінари, можливо - з'їзд залізничників)	2016	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою) Мінінфраструктури
		2.3.2. Провести круглі столи за участі	2016- 2017	

	вагонів)	операторів вантажних вагонів, постійних клієнтів залізниць, підприємств промислового залізничного транспорту		публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)
		2.3.3 Організувати постійно діючу консультативну лінію для залізничників	2016-2020	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою) Мінінфраструктури
		2.3.4 Організувати постійно діючу консультативну лінію для операторів, бажаючих стати залізничними перевізниками	2016-2020	Мінінфраструктури

3. Удосконалення системи допуску та роботи на ринку залізничних перевезень	3.1 Запровадити нові вимоги до ліцензування послуг залізничних перевезень відповідно до Угоди про асоціацію	3.1.1 Передбачити імплементацію норм Директиви 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» щодо доброї репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу, наявності тягового рухомого складу.	2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
	3.2 Внести зміни до ліцензійних умов	3.2.1 Привести ліцензійні умови у відповідність до прийнятих норм Закону України «Про залізничний транспорт» - умовою позбавлення доступу до ринку має бути порушення критеріїв доброї репутації, визначених критеріями оцінки ризиків зазначити чим затверджено	2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

	3.3 Запровадження нової системи допуску машиністів	3.3.1 Передбачити імплементацію норм Директиви 2007/59/ЄС від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, та поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві у проекті Закону України «Про залізничний транспорт».	2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
		3.3.2 Розробити Дорожню карту поступової імплементації Директиви 2007/59/ЄС від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, та поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві, враховуючи необхідність збереження безпеки перевезень.	2016	Укртрансбезпека Мінінфраструктури публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

		3.3.3 Розробити підзаконні акти, необхідні для впровадження в дію вимог Директиви 2007/59/ЄС від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, та поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві. 3.3.4 Забезпечити недискримінаційні умови щодо ринку професійної підготовки машиністів	2016-2017 2017-після 2020	Укртрансбезпека Мінінфраструктури публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)
	3.4.Запровадження авторизації менеджерів інфраструктури	3.4.1 Розробити порядок авторизації менеджерів інфраструктури та видачі сертифікатів авторизації	Через 3 місяці після прийняття Закону	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

4. Удосконалення тарифного регулювання, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг	4.1 Впровадження нової системи державного регулювання тарифів на залізничному транспорті	4.1.1 Передбачити нові принципи державного регулювання тарифів у проекті Закону України «Про залізничний транспорт»	2016	Мінінфраструктури (Управління економічного розвитку та фінансів)
		4.1.2 Прийняти Закон України «Про державне регулювання в галузі транспорту» (про НКРТ)	2016	
		4.1.3 Утворити НКРТ	2017	
	4.2 Впровадження нових принципів ціноутворення на залізничному транспорті	4.2.1 Передбачити нові принципи тарифоутворення у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» 4.2.2 Здійснити структурні перетворення всередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	2016 2016-2017	Мінінфраструктури (Управління економічного розвитку та фінансів) публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

	4.2.3 Розділити фінансові рахунки оператора інфраструктури та перевізників (вантажного та пасажирських) всередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	2016	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» Мінінфраструктури (контроль)
	4.2.4 Провести аналіз витрат на інфраструктуру залізничного транспорту, на вантажні та пасажирські перевезення.	2016-2017	
	4.2.5 Розробити методику розрахунку плати за послуги інфраструктури залізничного транспорту.	2017	
	4.2.6 Провести аналіз ринку перевезень (вантажних, пасажирських в далекому сполученні, швидкісних пасажирських, приміських) з урахуванням конкуренції між видами транспорту та розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень.	2016-2017	

		4.2.7 Розробити методику/чіткий порядок ціноутворення в потенційно конкурентних складових тарифу (тяга, вагони)	2017	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)
		4.2.8 Розробити чіткі калькуляції додаткових послуг, які оператор інфраструктури зобов'язаний надавати при наданні доступу до інфраструктури (додаток 2 до Директиви 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року Про виділення потужності залізничної інфраструктури та стягнення плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки)	2017	Мінінфраструктури

	4.3 Поступова ліквідація субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних	4.3.1 Розробити тимчасовий порядок прозорого субсидування збиткових пасажирських перевезень (через створення фонду – на державному рівні або на рівні УЗ), який опублікувати.	2016-2017	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою) Мінінфраструктури
		4.3.2 Сприяти проведенню монетизації пільгових перевезень (в межах компетенції)	2016-до моменту введення	Мінінфраструктури
		4.3.3 Заклучити договори з місцевими органами влади щодо пільгових перевезень, з чітким визначенням відповідальності сторін щодо якості перевезень (зі сторони перевізника), та вчасності розрахунків за надані послуги (зі сторони органів влади)	2016-2017	публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

		4.3.4 Визначити перелік потенційно прибуткових пасажирських перевезень (з урахуванням конкуренції між видами транспорту), розробити та опублікувати порядок встановлення цін на квитки (враховуючі витрати, сезонні/тижневі знижки, тощо).	2016-2017	
Стратегічний напрям 2. Створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях				
5. Впровадження на підприємствах залізничного транспорту системи управління безпекою	5.1 Впровадження норм Директиви 2004/49/ЄС про безпеку залізниць у національне законодавство	5.1.1 Врахування норм Директиви 2004/49/ЄС про безпеку залізниць у проекті Закону України «Про залізничний транспорт» 5.1.2 Прийняття нормативно-правових актів, необхідних для виконання встановлених законом норм (згідно з планом імплементації, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 № 1159).	2016-2017	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

	5.2.Запровадження системи управління безпекою на залізничному транспорті	5.2.1. Вивчення досвіду європейських країн щодо запровадження та функціонування системи управління безпекою на залізничному транспорті, у тому числі в рамках компоненту «Підтримка щодо створення процедур та механізму для впровадження сертифікації систем управління безпекою підприємств залізничного транспорту та менеджерів інфраструктури та запровадження системи оцінки ризиків відповідно до Директиви 2004/49/ЄС про безпеку залізниць та інших актів законодавства ЄС» проекту Твінінг щодо допомоги Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні (продовження проекту UA/12/ENP/TP/36).	2016-2017	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
--	--	---	-----------	--------------------------------------

		5.2.2 Визначення функцій органів влади щодо державного управління системою управління безпекою відповідно до актів законодавства ЄС	2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
		5.2.3 Розроблення положення про систему управління безпекою	Через 3 міс. після прийнят	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
		5.2.4. Розроблення методичних рекомендацій з впровадження систем управління безпекою на залізничному транспорті	тя Закону _»_	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
		5.2.5. Встановлення процедур сертифікації систем управління безпекою та видачі сертифікатів безпеки	Через 6 місяців після прийнят	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
		5.2.6. Визначення загальних методів забезпечення безпеки	тя Закону _»_	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

		5.2.7. Визначення критеріїв оцінки ризиків 5.2.8. Розроблення порядку ведення реєстру залізничного рухомого складу 5.2.9 Проведення роз'яснювальної роботи з операторами інфраструктури та перевізниками	_»_	Мінінфраструктури Укртрансбезпека
	5.3. Забезпечення функціонування системи управління безпекою	5.3.1. Схвалення систем управління безпекою, видача сертифікатів безпеки та сертифікатів авторизації	Після впровадження відповідних систем управління безпекою	Укртрансбезпека

		5.3.2. Нагляд (інспекції та аудит) після видачі сертифіката безпеки та сертифіката авторизації 5.3.3. Ведення реєстру залізничного рухомого складу	Через 5 років після схвалення систем управління безпекою	Укртрансбезпека Мінінфраструктури Укртрансбезпека
	5.4. Удосконалення процедур та методів державного нагляду і контролю за безпекою у сфері залізничного транспорту відповідно до актів законодавства ЄС.	5.4.1 За результатами реалізації проекту Твінінг щодо допомоги Міністерству інфраструктури України з питань підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні (продовження проекту UA/12/ENP/TP/36).	2016-2018	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

Стратегічний напрям 3. Забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг				
6. Впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення **	6.1 Попереднє впровадження Регламенту (ЄС) № 1370/2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами у сфері залізничного транспорту	6.1.1 Передбачити імплементацію норм Регламенту (ЄС) № 1370/2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами у сфері залізничного транспорту у проекті Закону України «Про залізничний транспорт».	2016	Мінінфраструктури публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)
		6.1.2 Розробити Порядок замовлення на соціальні пасажирські перевезення	2016-2017	
		6.1.3 Розробити проект договору на замовлення центральних та місцевих органів влади перевезень пасажирів у соціальному сегменті залізничним транспортом	2016-2017	
		6.1.4 Провести роз'яснювальну роботу	2016-	

		серед представників органів місцевої влади	2017	
	6.2. Впровадження Регламенту (ЄС) № 1370/2007 про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами у сфері залізничного транспорту	6.2.1 Утворити спільну Робочу групу з Мінсоцполітики щодо розроблення законопроекту про соціальні перевезення наземним транспортом (зазначений законопроект повинен містити порядок визнання напрямку перевезень соціальним, порядок укладання контракту, відповідальність щодо невиконання або зменшення соціальних перевезень) 6.2.2 Робота в рамках Робочої групи щодо розробки та прийняття закону про соціальні перевезення. 6.2.3 Провести роз'яснювальну роботу	2016 2016-2020 2016-	Мінінфраструктури

		серед представників органів місцевої влади	2020	
7. Забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг, в тому числі для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями	7.1 Впровадження стандартів якості залізничних перевезень	7.1.1 Розроблення Стандартів (показників) якості обслуговування інфраструктури (які увійдуть до Договору між державою та оператором інфраструктури) 7.1.2 Розроблення Стандартів (показників) якості вантажних перевезень 7.1.3 Розроблення та затвердження Стандартів (показників) якості пасажирських перевезень, враховуючи вимоги Регламенту (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту	2016-2017 2016-2017 2016-2017	Мінінфраструктури

		7.1.4 Визначення процедури контролю якості перевезень	2016-2017	
	7.2 Забезпечення доступності пасажирів з обмеженими можливостями до послуг залізничних перевезень	7.2.1 Передбачити імплементацію норм Регламенту (ЄС) № 1371/2007 від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту та директиви 2008/57/ЄС від 17 червня 2008 року про операційну сумісність/інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства у частині доступу маломобільних осіб у проекті Закону України «Про залізничний транспорт». 7.2.2 Прийняти акт Кабінету Міністрів України щодо переліку вокзалів, в яких забезпечення умов для пасажирів з обмеженими можливостями є обов'язковим, та вимоги до облаштування таких вокзалів	2016 2016	Мінінфраструктури публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

		7.2.3 Провести аудит вищевказаних вокзалів	2016-2017	
		7.2.4 Розробити Дорожню карту облаштування вокзалів для забезпечення доступу для пасажирів з обмеженими можливостями	2017-2018	
Стратегічний напрям 4. Удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи				
8. Упровадження Технічних Стандартів Інтероперабельності та системи оцінки відповідності з урахуванням норм директиви 2008/57/ЄС від 17	8.1 Приведення національних стандартів у відповідність до Технічних Стандартів Інтероперабельності	8.1.1 Провести роботу в рамках підкомітету Європейського Залізничного Агентства 8.1.2 Провести аналіз національних стандартів на відповідність новим розділам Технічних Стандартів Інтероперабельності	2016-2020	Мінінфраструктури Укртрансбезпека публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою)

червня 2008 року про операційну сумісність /інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства		8.1.3 Проводити роботу щодо узгодження національних стандартів та Технічних Стандартів Інтероперабельності, у тому числі внесення основних показників національних стандартів до Технічних Стандартів Інтероперабельності		
	8.2. Розробка процедури нотифікації та визначення органів оцінки відповідності залізничних підсистем	8.2.1 Утворення спільної Робочої групи Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Укртрансбезпеки щодо розробки процедури нотифікації та призначення органів (із залученням діючих органів сертифікації на залізничному транспорті) 8.2.2. Робота в рамках Робочої групи (вивчення необхідності внесення змін до чинного законодавства, визначення порядку акредитації органів, порядку сертифікації, тощо)	2016 2016	Мінінфраструктури Укртрансбезпека

9. Розвиток міжнародних залізничних вантажних коридорів	9.1. Стратегічне планування розвитку залізничної інфраструктури в напрямку морських портів	9.1.1 Утворення спільної Робочої групи за участі представників публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», морських портів, відповідних структурних підрозділів Мінінфраструктури	2016	Мінінфраструктури публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (за згодою) державне підприємство
		9.1.2 Аналіз нових транзитних вантажопотоків залізничним транспортом	2017	«Адміністрація морських портів України» (за згодою)
		9.1.3 Розгляд механізмів державно-приватного партнерства щодо розвитку залізничної інфраструктури	2017-2019	

* Важливим моментом є одночасне введення всіх нових правил існування конкурентного ринку залізничних перевезень! Тобто, моментом відкриття конкуренції перевізником можна вважати введення нової системи тарифоутворення на залізничні перевезення. До цього моменту повинні бути розроблені, прийняті/затверджені на законодавчому рівні (акти Кабінету Міністрів України, накази Мінінфраструктури):

- нова система органів виконавчої влади;

- нова система ліцензування перевізників;
- реєстри перевізників, рухомого складу, машиністів;
- кожен перевізник повинен уміти і розробити (та затвердити в Укртрансбезпеці) систему управління безпекою;
- обов'язково повинні бути розділені фінансові рахунки оператора інфраструктури та перевізників всередині публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»;
- повинні бути затверджені Правила та Порядок доступу до інфраструктури залізничного транспорту, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» повинно розробити порядок роботи з перевізниками (публікація Порядку, прийняття заявок, продаж ниток графіку, порядок дій при більше ніж 1 заявці на нитку графіку, відносини з органами державного управління, тощо).

Однак найголовнішою умовою відкриття конкуренції є повна зміна системи ціноутворення, для виключення ризиків нерівномірного розподілу ринку вантажних перевезень.

У разі невиконання хоча б однієї з вищеперерахованих умов бажано перенести введення в дію статей нового Закону України «Про залізничний транспорт», які відкривають конкуренцію.

**** Зазначена робота повинна проводитись паралельно з конституційною реформою та враховувати терміни та особливості процесу децентралізації, зокрема, термінів передачі повноважень щодо розпорядження фінансовими ресурсами.**

Директор Департаменту державної політики
в галузі залізничного транспорту

О.Г. Федоренко

ДОДАТОК XXXII
ДО ГЛАВИ 7 «ТРАНСПОРТ» РОЗДІЛУ V «ЕКОНОМІЧНЕ І ГАЛУЗЕВЕ
СПІВРОБІТНИЦТВО»
УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ

Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у наступні встановлені терміни:

Залізничний транспорт

Доступ до ринку та інфраструктури

Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства:

- Запровадження незалежності в управлінні та покращання фінансової ситуації (ст. 2, 3, 4, 5 та 9);

Графік: Ці положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

- Розподіл між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями (ст. 6, 7 та 8);

Графік: Ці положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств:

- запровадження ліцензій згідно з умовами, переліченими в статтях 1, 2, 3, 4 (за винятком статті 4, 5), 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 та 15;

Графік: Ці положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого

2001 року про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень.

Графік: Положення Регламенту мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Технічні умови та техніка безпеки

Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розділення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях).

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою, беручи, зокрема, до уваги ст. 9.2 цієї Директиви, що дозволяє Україні застосовувати більш жорсткі вимоги, ніж в даний час застосовуються в українському законодавстві Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені для усіх перевезень небезпечних вантажів при виконанні міжнародних залізничних перевезень після набрання чинності цією Угодою, при виконанні національних перевезень – протягом 8 років після набрання чинності цією Угодою.

Стандартизація рахунків та статистики

Регламент Ради (ЄЕС) № 1192/69 від 26 червня 1969 року про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Інтероперабельність

Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства (Доопрацьована).

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Комбіновані перевезення

Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Інші аспекти

Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70.

Графік: Положення Регламенту мають бути впроваджені протягом 8 років після набрання чинності цією Угодою, за винятком статті 7.2.

Регламент Ради (ЄЕС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Графік: Положення Регламенту мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою та стосовно статей 13, 16 та 17 Рада асоціації прийме рішення щодо строку імплементації.

Відповідно до Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію на 2014-2017 роки, схваленим розпорядженням Уряду від 17.09.2014 № 847, Міністерством розроблено Плани імплементації ряду актів законодавства ЄС, які схвалено **розпорядженнями Кабінету Міністрів України:**

від 26 листопада 2014 р. № 1148 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту»;

від 26 листопада 2014 р. № 1159 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС»;

від 25 лютого 2015 р. № 140 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами»;

від 25 лютого 2015 р. № 142 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань транспортної політики та інфраструктури»;

від 22 квітня 2015 р. № 398 «Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. Про ліцензування залізничних підприємств» схвалено плани імплементації актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту.

На визначення основних напрямів та дій з імплементації законодавства ЄС у залізничній сфері розроблено Дорожні карти по 11 директивам і регламентам, впровадження яких передбачено Угодою про асоціацію. Ці дорожні карти заплановано затвердити протоколом Засідання Координаційної ради з питань імплементації Угоди про асоціацію на рівні заступника міністра з питань європейської інтеграції. Окремим дорученням Міністра Дорожні карти будуть надані для використання в подальшій роботі відповідним галузевим структурам.

Визначення термінів виконання завдань Стратегічного плану встановлюється в межах графіку, передбаченого Додатком XXXII до Угоди про асоціацію, а також у відповідності до термінів визначених програмою реформування галузі. Згідно з Додатком XXXII Угоди про асоціацію імплементація законодавства в сфері залізничного транспорту передбачає термін впровадження протягом 8 років з дати набрання чинності Угодою.

**Аналіз експлуатаційної роботи та стану галузі залізничного транспорту
на початок 2015 року та потреба в інвестиціях**

**1. Динаміка вантажних та пасажирських перевезень залізничним
транспортном України у 2008-2014 рр.**

	Одиниці виміру	Роки						
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014* *
Перевезено вантажів	млн. т	498,5	391,5	432,9	469,3	457,5	443,6	389,7
% до попередньо го року	%	97,0	78,5	110,6	108,4	97,5	97,0	87,8
у т.ч. транзит,	млн. т	69,8	45,5	46,7	51,0	41,9	34,0	29,5
% до попередньо го року	%	101,8	65,1	102,7	109,3	82,1	81,2	86,7
Вантажообі г	млрд.т./ км	257,0	196,2	218,1	243,9	237,7	224,4	211,2
% до попередньо го року	%	97,9	76,3	111,2	111,8	97,5	94,4	94,1
Перевезено пасажирів	млн.пас	518,8	490,0	493,9	495,7	485,3	482,9	440,9
% до попередньо	%	99,5	94,4	100,8	100,4	97,9	99,5	91,3

го року								
Пасажироо біг	млрд.т.к м	53,1	48,3	50,2	50,6	49,2	48,9	37,1
% до попередньо го року	%	99,9	91,1	104,0	100,7	97,3	99,3	75,8

Офіційний сайт Держкомстату

* з урахуванням перевезень міською електричкою

** без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м.Севастополя

2. Інфраструктура залізничного транспорту

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 21 тис. км, з яких 47,6% електрифіковано. На мережі експлуатується понад 18,9 тис. штучних споруд, з яких: 7,6 тис. мостів (267 од.- великі та 34 од. - позакласних); 96 - автодорожні шляхопроводи; 38 - залізничні тунелі.

На залізницях функціонують 1510 роздільних пунктів, що мають колійний розвиток, 46 локомотивних і 53 вагонних депо, 103 дистанцій колії, 66 дистанцій сигналізації і зв'язку, 42 дистанції енергопостачання.

Водночас пропускна спроможність окремих дільниць та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі і потребує технічного переоснащення та модернізації. Через обмежене фінансування та зниження обсягів виконання планових ремонтів та модернізації:

закрито для руху поїздів 2186 км колій та 1143 стрілочних переводів;

з простроченими термінами ремонтів експлуатується 7082,7 км колії;

понад 40 років знаходяться в експлуатації 7,3 тис км електрифікованих колій (70,8 % загальної експлуатаційної довжини) та 220 тягових підстанцій (71,7 % від загальної кількості);

дефектними визнано 15 залізничних тунелів та 1500 залізничні мости;

93,8% досяг рівень зносу основних фондів по господарству сигналізації та зв'язку.

З метою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне переоснащення та модернізацію. Орієнтовна потреба фінансування у цінах 2015 року на найближчі 5 років складає:

у розвиток колійного господарства – близько 57 млрд. грн.;

на будівництво, технічне переоснащення, реконструкцію, модернізацію основних засобів господарства електропостачання, враховуючи значне старіння пристроїв, складає 12,6 млрд. грн.

на технічне переоснащення об'єктів господарства сигналізації та зв'язку - близько 10,5 млрд. грн.

Крім того, з метою збільшення пропускної спроможності залізниць України, підвищення економічної ефективності залізничного транспорту, зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище необхідно виконати роботи з електрифікації на 867 км експлуатаційної довжини залізничних ліній на важливих напрямках на орієнтовну суму 10,1 млрд. грн.

Якщо не приймати відповідних заходів з модернізації, реконструкції та заміни основних засобів інфраструктури процес їх старіння не вдасться стабілізувати і контролювати

Якщо не приймати відповідних заходів по модернізації, реконструкції та заміни основних засобів господарства електрифікації та електропостачання, процес їх старіння не вдасться стабілізувати і контролювати.

3. Рухомий склад

Абсолютну більшість тягового рухомого складу українських залізниць побудовано за технічними вимогами 60-х років минулого століття. Переважна кількість локомотивів за своїм технічним станом вимагають на 40-60% більше витрат на технічне обслуговування і ремонт, мають низьку економічність у

порівнянні з сучасними моделями. На збільшення собівартості перевезень в значній мірі також впливає зростання цін на дизельне паливо, що спостерігається у сьогоденнішніх реаліях. Технічні характеристики наявного локомотивного парку для пасажирських перевезень не в змозі реалізовувати швидкості руху більше 140 км/год. Наявний парк не забезпечує пасажирські перевезення, особливо в літній період, і для виконання цієї роботи залучаються вантажні локомотиви швидкісні характеристики яких обмежені. Тягові характеристики локомотивів недостатні для впровадження великовагового руху вантажних поїздів.

3.1 Технічний стан локомотивного господарства

Загальний склад інвентарного парку тягового рухомого складу складає 3,9 тис. од., в тому числі:

магістральних електровозів – 1,7 тис. од., з яких відпрацювали нормативний строк служби 71,6% інвентарного парку;

магістральних тепловозів - 0,7 тис. од. (відпрацювали нормативний строк служби - 99,4% інвентарного парку);

маневрових тепловозів – 1,4 тис. од. (відпрацювали нормативний строк служби -91,3%).

Потреба на оновлення тягового рухомого складу на найближчі 5 років складає – 13,1 млрд. грн.

Погіршення технічного стану відбулося через постійне недофінансування на закупівлю нового тягового рухомого складу та капітальний ремонт з врахуванням потреби та несвоєчасне виконання поточних ремонтів по причині незадовільного постачання запасних частин, матеріалів, обладнання і в першу чергу бандажів колісних пар.

Для стабілізації ситуації розроблено та затверджено «План заходів на короткостроковий та середньостроковий періоди щодо стабілізації технічного стану тягового рухомого складу».

3.2 Технічний стан вагонного господарства для вантажних перевезень

Із 111,2 тис. вантажних вагонів у 62,8 тис. (56,5%) закінчився встановлений нормативний термін експлуатації, з яких 47,3 тис. вагонам він був подовжений після виконання капітального ремонту на підставі технічних рішень. Неробочий парк вантажних вагонів становить 34,5 тис.

В 2015 році додатково будуть вилучені із експлуатації 12,7 тис. вантажних вагони у зв'язку із закінченням термінів експлуатації.

Середній знос парку вантажних вагонів становить 89,65%, у тому числі піввагонів – 88,5%, зерновозів – 95%, цементовозів – 92,2%.

Кількість відмов у напіввагонах, термін експлуатації яких перевищує 22 роки, у 6 разів вищий ніж у тих, термін експлуатації яких складає 5 років.

Наявні вагони, що спроектовані в 50-ті роки 20 століття, мають незадовільні динамічні властивості. Критична швидкість, за межами якої не гарантується стійкість вагону проти сходу з рейок, для більшості вагонів у порожньому стані не перевищує 70 км/год. Сили впливу на колію значно перевищують допустимі, що приводить до передчасного розладу колії, інтенсивному зносу коліс та рейок. Коефіцієнт тари на 30-40% більше закордонних аналогів.

Потреба на оновлення вагонного парку на найближчі 5 років складає 22,6 млрд. грн.

3.3 Технічний стан рухомого складу для пасажирських перевезень

3.3.1. Рухомий склад для далекого сполучення

Інвентарний парк пасажирських вагонів складає 5,3 тис. од., у тому числі:

віком до 10 років – 0,32 тис. од. (6,1%),

віком 10 - 20 років – 0,15 тис. од. (2,8%),

віком 20 - 28 років – 1,57 тис. од. (29,8%),

понаднормово (більше 28 років) – 3,24 тис. од. (61,3%).

Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 27,5 року, загальний відсоток зносу становить 86%.

Для підтримки до 2020 року експлуатаційного парку на рівні 2000 пасажирських вагонів на найближчі 5 років необхідно інвестувати на оновлення пасажирського парку кошти у розмірі 10,6 млрд. грн.

Згідно з статтею 10 діючого Закону України «Про залізничний транспорт» закупівля пасажирських вагонів повинна здійснюватися за кошти державного бюджету

3.3.2. Рухомий склад для приміських пасажирських перевезень

Інвентарний парк моторвагонного рухомого складу (МВРС) складає 1391 секції електропоїздів, 299 секцій дизель-поїздів та рейкових автобусів.

За межами нормативного терміну служби: 881 секція електропоїздів (63%) та 268 секцій дизель-поїздів (95%).

Знос МВРС: по електропоїздах – 84%; по дизель-поїздах, з урахуванням рейкових автобусів – 93%.

На такий стан рухомого складу вплинуло декілька факторів, до яких в першу чергу необхідно віднести: фактичну відсутність виділення з місцевих бюджетів коштів на придбання електро- та дизель-поїздів для перевезень пасажирів у приміському сполученні; низький рівень відшкодування збитків від соціально-необхідних приміських пасажирських перевезень.

Потреба на оновлення моторвагонного рухомого складу на найближчі 5 років складає – 12,9 млрд. грн.

3.3.3. Рухомий склад ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» (УЗШК)

Приписний парк УЗШК складається з: 10 двосистемних електропоїздів подвійного живлення HRCS2 (виробництва Hyundai Rotem); 2-х двосистемних електропоїздів подвійного живлення ЕКр1; 9 пасажирських вагонів міжрегіонального поїзду з локомотивною тягою (виробництва КВБЗ).

В постійній експлуатації сьогодні знаходяться 8 електропоїздів HRCS2, 2 електропоїзда ЕКр1 та 9 пасажирських вагонів міжрегіонального поїзду з локомотивною тягою.

Основним проблемним питанням є відсутність відповідної технологічної бази для виконання капітального ремонту в обсязі НГ. На даний час 4 електропоїзди HRCS2 досягли нормативного пробігу для виконання ремонтів НГ. За умови їх постійної експлуатації максимально допустимий пробіг до виконання капітального ремонту вони досягнуть за 2-3 місяці.

Неприйняття найближчим часом кардинальних заходів, направлених на заміну застарілих технічних засобів, може привести до унеможливлення забезпечення потреби у перевезеннях пасажирів і вантажів та виникнення кризових явищ не тільки в залізничній галузі, але й в інших стратегічно важливих пов'язаних з нею галузях економіки України.

За орієнтовними розрахунками потреба в коштах, необхідних для безперешкодного забезпечення роботи залізничним транспортом на найближчі 5 років складає приблизно 184 млрд. грн. (без урахування коштів, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту в зоні проведення антитерористичної операції на сході України).

СТРУКТУРА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ



ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ



ІНФРАСТРУКТУРА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ



ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ



Перевізник ПАТ "УЗ"		Перевізники (тяга або тяга + вагон)		Оператори залізничного рухомого складу
пасажирські	вантажні	пасажирські (КМДА, УЗШК)	вантажні	
Філії (в майбутньому – дочірні компанії) ПАТ "УЗ", які на конкурентних (рівноправних) засадах здійснюють перевезення пасажирів та вантажів		Приватні перевізники, що обов'язково мають тяговий рухомий склад.		Відповідно до Директив ЄС – не є підприємствами залізничного транспорту, але на сьогодні в Україні цей ринок достатньо розвинутий
✓ Для здійснення діяльності повинні мати: ▪ ліцензію (підтвердження фінансової спроможності, доброї репутації, наявності працівників відповідної кваліфікації); ▪ систему управління безпекою, сертифікати безпеки; ▪ обов'язково тяговий рухомий склад; ▪ машиністів, що мають відповідні ліцензії, права та сертифікати; ▪ вагони (пасажирські, вантажні) – не обов'язково. ✓ Надають відповідну інформацію в державні реєстри залізничного рухомого складу. ✓ Укладають договір з оператором інфраструктури для отримання доступу до залізничної інфраструктури (нитки графіку). ✓ Здійснюють пошук клієнтів, формування поїзду, а отже несуть комерційні ризики				✓ Укладають договори з перевізниками для отримання послуги тяги або включення їх вагонів до складу поїзда. ✓ Не відповідають за повноцінне формування поїзда. ✓ Повинні мати ліцензію для перевезення небезпечних вантажів.



