

ЗЕЛЕНА КНИГА

ЗАЛІЗНИЧНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ



EU4Business

ПРЯМУЄМО
РАЗОМ

FORBIZ
Створення кращого
бізнес-середовища



BRDO
Офіс ефективного
регулювання



Лютий-2021

ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

office@brdo.com.ua, +38 (094) 832 49 12
вул. Григорія Сковороди, 21/16, блок В
www.brdo.com.ua

Офіс ефективного регулювання BRDO заснований у листопаді 2015 року для сприяння ефективному регулюванню й поліпшенню економічної свободи в Україні (з пріоритетом для малого/середнього бізнесу). Саме з цією метою реалізуємо інклюзивний та відкритий процес оптимізації регуляторних відносин, який спонукає до взаємної довіри та партнерства держави й бізнесу.

Документ підготовлено експертами Офісу ефективного регулювання.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Олексій Дорогань, Ольга Кравцова, Вадим Загарій, Юлія Корнєєва

АВТОРИ:

Зоя Мельник, Андрій Буковський, Марія Гринишин, Владислав Пінчук, Павліна Яремчук

ПРЕАМБУЛА

Ця Зелена книга присвячена дослідженню ринку залізничних вантажних перевезень, його проблем, опису наявного регуляторного поля та можливих шляхів покращення. Метою написання цієї книги є визначення цілей регуляторної політики, інструментів регулювання, бар'єрів входу на ринок та підвищення конкуренції, вирішення проблем, пов'язаних з тарифним регулюванням та підвищенням якості вантажних перевезень.

Зелена книга містить аналіз цілей та принципів чинної регуляторної політики та законодавчого поля, освітлює перелік актів, які працюють у цьому полі, аналізує їхню ефективність, визначає рівень впливу регуляторних актів на ринок та надає пропозиції щодо необхідності скасування, внесення змін до актів або прийняття нових. Також зелена книга надає конкретні приклади роботи бізнес-процесів на ринку, у кейсах висвітлює основні проблеми ринку та дефекти регулювання та пропонує можливі варіанти вирішення визначених проблем.

Оцінка якості регулювання ринків проводиться за спеціально розробленою методикою Офісу ефективного регулювання (BRDO) за активної участі профільного Міністерства, бізнесу і громадськості. Координацію цієї роботи здійснює Мінекономрозвитку.

Ми хочемо висловити подяку усім організаціям та особам, які надавали консультації та інформацію в ході підготовки цієї книги.

Написання Зелених книг є поширеним методом започаткування професійного обговорення актуальних проблем в країнах Європи. Метою таких документів є напрацювання спільного бачення цілей у певній сфері та перешкод, що існують на шляху їх досягнення, усіма заінтересованими сторонами (стейкхолдерами): державними інституціями, бізнесом, суспільством. Як правило, після написання зеленої книги слідує створення Білої книги – документу, що завдяки глибокому аналізу визначає пріоритети державної політики і пропонує конкретні шляхи її реалізації, з оцінкою вигод та ризиків кожного запропонованого шляху для всіх стейкхолдерів. На основі результатів досліджень Зеленої та Білої книг розробляються безпосередньо нормативні акти, що враховують і балансують інтереси зацікавлених сторін. Офіс Ефективного Регулювання (BRDO), створений за ініціатииви Міністерства Економічного Розвитку і Торгівлі, впроваджує подібну практику в Україні.

Офіс ефективного регулювання

BRDO

ЗМІСТ

ПРЕАМБУЛА	3
ГЛОСАРІЙ	6
1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	8
1.1. Визначення ринку та його важливість	8
1.2. АТ «Укрзалізниця» як ключовий суб'єкт ринку	17
1.2.1. Утворення та початок діяльності як акціонерного товариства – суб'єкта господарювання	17
1.2.2. Особливості формування статутного капіталу та правового режиму майна АТ «Укрзалізниця»	20
1.2.3. АТ «Укрзалізниця» як природня монополія	22
1.3. Сегменти ринку за надаваними послугами	23
1.3.1. Перевезення вантажів залізничним транспортом	24
1.3.2. Надання послуг вантажних локомотивів	29
1.3.3. Надання в користування вагонів у межах України	32
1.3.4. Надання в користування інфраструктури залізничного транспорту	35
1.4. Опис бізнес-процесу «Залізничні вантажні перевезення»	39
1.5. Основні проблеми взаємодії операторів залізничного рухомого складу та вантажовідправників з АТ «Укрзалізниця» та пропозиції щодо їх вирішення	45
Висновки до Розділу 1	48
2. АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	50
2.1. Опис чинного регулювання ринку	50
2.2. Оцінка актуальності та законності регуляторних актів	57
2.3. Перелік цілей державного регулювання, що містяться у регуляторних актах ринку	59
2.4. Визначення та аналіз інструментів (засобів) регулювання, оцінка корупційних ризиків та дружності для бізнесу	66
2.4.1. Державне тарифне регулювання	66
2.4.2. Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом	72
2.4.3. Неправомірні вимоги оплати за малодіяльні станції	81
Висновки до Розділу 2	86
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	89
ДОДАТКИ	94
1. Довжина шляхів сполучення загального користування	94
2. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту	95
3. Перевезено вантажів видами транспорту	96
4. Інформація наведена у консолідованих звітах про сукупний дохід АТ «Укрзалізниця» за 6 місяців 2020 р. та 2019 р.	97
5. Результати роботи звітних операційних сегментів АТ «Укрзалізниця» у 2019 р.	98
6. Вартість майна, що увійшло до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» згідно зі зведеним актом оцінки майна ...	98
7. Акціонерні товариства, 100% акцій яких внесено до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця»	99
8. Господарські товариства, пакети акцій (часток) яких внесено до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця»	99
9. Вантажообіг за видами транспорту у 2009-2019 рр.	99
10. Вантажні перевезення за видами транспорту у 2020 р. (попередні дані ДССУ)	100
11. Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у 2009-2019 рр.	101
12. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за номенклатурою вантажів у 2016-2019 рр.	102
13. Дані щодо парку локомотивів АТ «Укрзалізниця» грудень 2019 р. та вересень 2020 р.	104
14. Структура парку вагонів станом на 01.11.2020	105
15. Парк вагонів АТ «Укрзалізниця» станом на жовтень 2020 р.	106

16. Кількість приватних вагонів станом на 01.11.2020.....	106
17. Характеристика залізничної колії АТ «Укрзалізниця» (дані за 12 міс. 2020 р.)	107
18. Перелік регуляторних актів, що регулюють ринок «Вантажні перевезення залізничним транспортом».....	108
19. Перелік неактуальних регуляторних актів, що регулюють ринок «Вантажні перевезення залізничним транспортом»	123
20. Перелік підзаконних регуляторних актів, що регулюють ринок «Вантажні перевезення залізничним транспортом», що мають ознаки незаконних	124
21. Перелік цілей регулювання, передбачених у регуляторних актах ринку «Вантажні перевезення залізничним транспортом»	125
22. Перелік інструментів (засобів) регулювання, передбачених у регуляторних актах, що регулюють ринок «Вантажні перевезення залізничним транспортом».....	129

ГЛОСАРІЙ

АМКУ — Антимонопольний комітет України

АР КРИМ — Автономна Республіка Крим

АС — автоматизована система АТ «Укрзалізниця», призначена для формування замовлень на перевезення, оформлення та обробки перевізних документів

АС КЛІЄНТ УЗ — АС з оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів

АС МЕСПЛАН — АС документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування відповідних планів, призначена для керування вагонним парком

АЦСК — акредитований центр сертифікації ключів (ЕЦП) АТ «Укрзалізниця»

АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» — акціонерне товариство «Українська залізниця»

ВРУ — Верховна Рада України

ГК УКРАЇНИ — Господарський кодекс України

ДП — державне підприємство

ДРС — Державна регуляторна служба України

ДСБТ — Державна служба України з безпеки на транспорті

ДССУ — Державна служба статистики України

ДТП — Дорожньо-транспортна пригода

ЄС — Європейський Союз

ЄТСНВ — Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів

ЕЦП — електронний цифровий підпис

ІКТ — інформаційно-комунікаційні технології

КВВ — Класифікації видів вантажів

КЕП — кваліфікований електронний підпис (різновид ЕЦП, що застосовується в АТ «Укрзалізниця»)

КМУ — Кабінет Міністрів України

КОТИФ — Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (транслітерація від французької аббревіатури COTIF Convention Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires)

КПЕ — ключові показники ефективності

МВС — Міністерство внутрішніх справ

МДП — Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

МІУ — Міністерство інфраструктури України

МСФЗ — Міжнародні стандарти фінансової звітності

МТФ — Міжнародний транспортний форум

НКРТ — Національна комісія з державного регулювання у сфері транспорту

НПА — нормативно-правовий акт

ООН — Організація Об'єднаних Націй

ОСЗ — Організація співробітництва залізниць

ОЧЕС — Організація Чорноморського економічного співробітництва

ПДВ — податок на додану вартість

ПТЕ — Правила технічної експлуатації залізниць України

ТРАСЕКА — транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія

УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ — Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

ЦК УКРАЇНИ — Цивільний кодекс України

ЦТЛ — Філія «Центр транспортної логістики» АТ «Укрзалізниця» (взаємодія з клієнтами в частині договірної роботи)

BRDO — ГО «Офіс ефективного регулювання»

ERA — Європейське залізничне агентство

GCI — глобальний індекс конкурентоспроможності

TEN-T — Транс'європейська транспортна мережа

WEF — Всесвітній економічний форум

1 | ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1.

ВИЗНАЧЕННЯ РИНКУ ТА ЙОГО ВАЖЛИВІСТЬ

Транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки та покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це пов'язано з тим, що транспорт є необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, у тому числі пасажирських перевезень. Пасажирський залізничний транспорт є галуззю невиробничої сфери.

Вантажний залізничний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, він є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

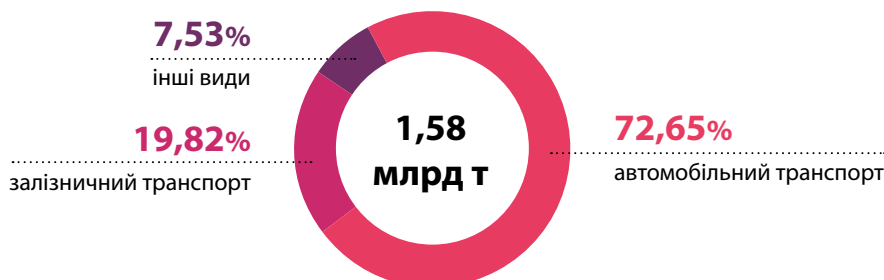
З одного боку, залізничний транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування тощо, а з іншого — доставляє готову продукцію до споживача або є важливим елементом логістичного ланцюжка. Таким чином, у процесі виробництва готової продукції вартість транспортування істотно впливає на її собівартість, а звідси — на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва.

За даними Державної служби статистики України (ДССУ) та Міністерства інфраструктури України (МІУ) у **2019 р.:**

Довжина шляхів сполучення загального користування складала:



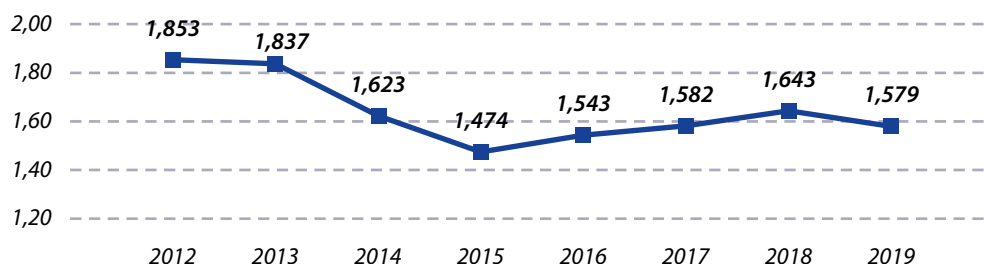
Обсяг перевезених вантажів склав **1,58 млрд т**, з них:



¹ <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilni>

² <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>

Обсяг перевезених вантажів 2012-2019 рр., млрд т



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Відповідно до статистичних даних останні 25 років автомобільний транспорт займає найбільшу частку в обсягах *вантажних перевезень* (близько **73%**), що **обслуговують загальнонаціональний господарський комплекс**, на залізничний припадає близько **20%** та **7%** — інші види транспорту (Додатки, Таблиця 2).

Проте слід звернути увагу на те, що у цьому випадку враховано перевезення вантажів автотранспортом *для потреб власного виробництва*, які займали значну (більшу) частку у загальному обсягу перевезених вантажів (Додатки, Таблиця 2.1), зокрема, протягом 2009-2018 років від **86,9%** до **84,5%**, а у 2019 р. — **78,7%** (**902,8 млн т**). Зазначені спостереження провадилися ДССУ протягом 1995-2019 рр. та експонувалися у зведеній таблиці за посиланням Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт / *Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (1995-2019)*¹, остання модифікація якої відбулася 14.05.2020.

Подальші дослідження *ринку вантажних перевезень* з точки зору визначення обсягів саме *надаваних послуг з перевезення* вказують на помітну зміну ринкових часток, про що свідчить інформація розташована на сайті ДССУ за посиланням Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт / *Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту*².

ДССУ у своїй роботі застосовує таке визначення³: **Обсяг перевезених вантажів** — загальна вага перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто), у тому числі у міжнародному сполученні, власними й (або) орендованими транспортними засобами.

Протягом 2009-2019 рр. загальні обсяги перевезених вантажів за видами транспорту коливалися у межах від **601** до майже **812 млн т**, сягнувши максимуму у 2011 р., мінімуму у 2015 р. і склавши у 2019 р. — **676 млн т** (Додатки, Таблиця 3).

За цей період **залізничний транспорт** щорічно займав найбільшу частку, зокрема у 2009-2015 рр. вона складала **56%-59%**, але починаючи з 2015 р. спостерігається її помітне зменшення. При цьому, *автомобільний транспорт*, розпочавши своє зростання у 2009 р., за останні п'ять років продемонстрував значний приріст і завершив 2019 р. на позначці **36%**, тоді як залізничний — на історичному мінімумі **46%**. Частки інших видів транспорту (Додатки, Таблиця 3) не демонстрували особливих змін, зокрема: *авіаційний* — щороку менше **0,02%**, *водний* — щороку близько **1%**, *трубопровідний* — від **22%** у 2009 р. до **16,7%** у 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 **антирекорду 312,9 млн т** у 2019 р.

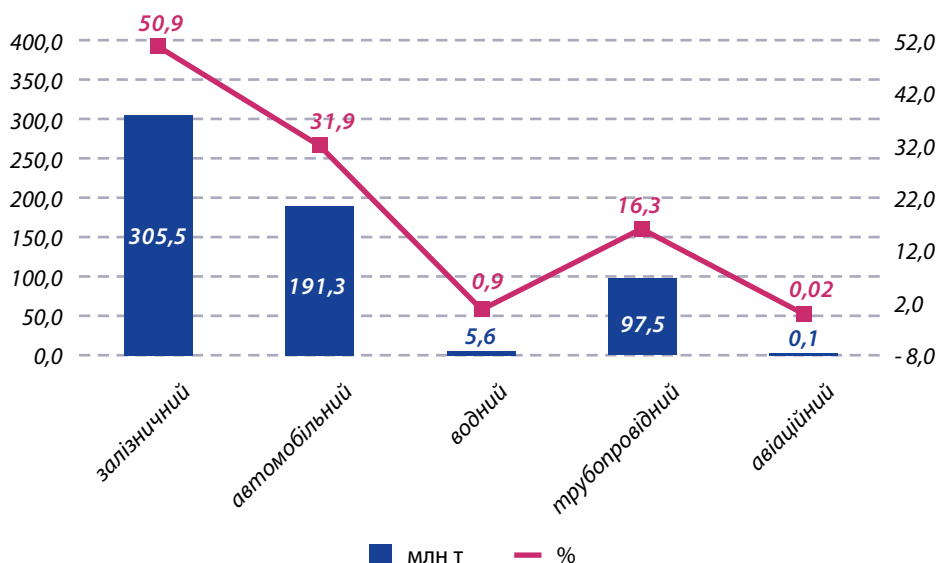
¹ http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm

² http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm

³ <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>

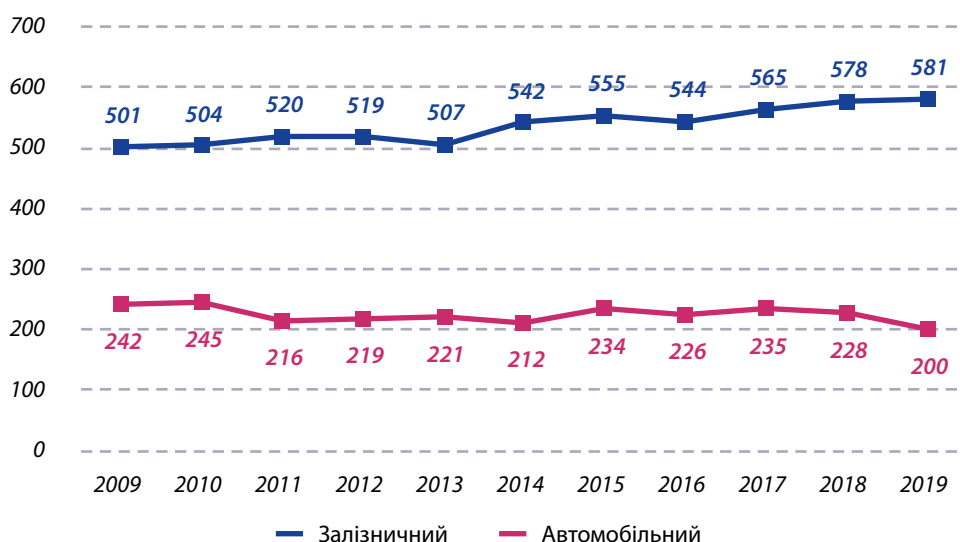
У 2020 р. підприємствами транспорту України перевезено¹ **600,0 млн т** вантажів, що становить **88,8%** від обсягів 2019 р., частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів розподілилися таким чином: залізничний — **51%**, автомобільний — **32%**, водний — **1%**, трубопровідний — **16%**, авіаційний — **0,02%**. (Додатки, Таблиця 10)

Перевезення вантажів у 2020 р.



Середня відстань перевезень² залізницею складає понад **500 км**, автомобільним транспортом — понад **200 км**. При цьому на увагу заслуговує той факт, що для залізничного транспорту цей показник щорічно зростає, а для автомобільного знижується: у 2009 р. **501 км** та **242 км**, у 2019 р. **581 км** та **200 км** відповідно. Показники водного транспорту (2009 — **809 км**, 2019 — **555 км**) можна використати як певний орієнтир, але його дуже мала частка практично не впливає на діяльність поточних транспортних «важковаговиків».

Середня відстань перевезень, км



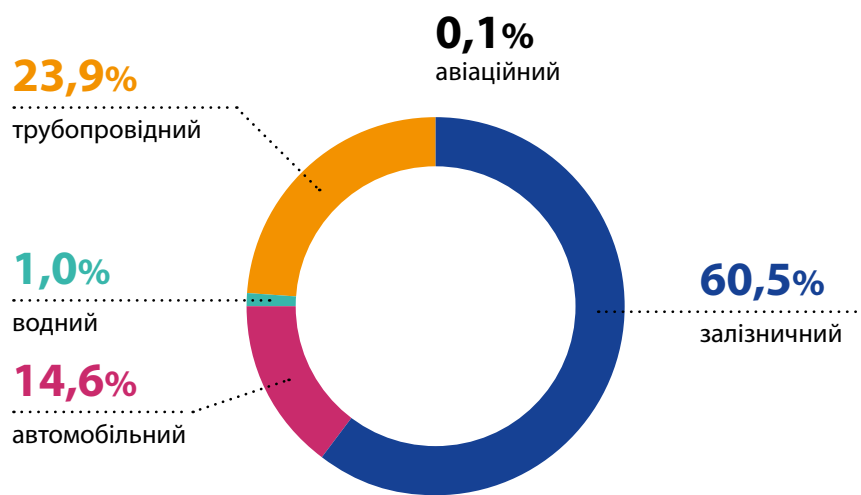
¹ ДССУ: Попередні підсумки роботи транспорту у 2020 р. http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html

² Розраховано на підставі даних ДССУ (Додатки, Таблиця 3 і Таблиця 9)

Вантажообіг — це перевезення певної кількості вантажу на певну відстань за певний період, вимірюється у тонно-кілометрах (т-км). ДССУ дає подібне, але більш детальне визначення: *Вантажообіг* — сума добутків ваги перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто) на відстань перевезення (транспортування) за кожною партією вантажу (вимірюється в тонно-кілометрах). Цей показник є дуже важливим у цілях аналізу роботи транспортних систем і детальніше буде розглянутий нижче.

За попередніми підсумками ДССУ¹ у 2020 р. вантажообіг підприємств транспорту становив **290,3 млрд т-км**, або **85,7%** від обсягу 2019 р., частки видів транспорту у загальному вантажообігу розподілилися таким чином: залізничний — **60,5%**, автомобільний — **14,6%**, водний — **1%**, трубопровідний — **23,9%**, авіаційний — **0,1%**. (Додатки, Таблиця 10)

Частки видів транспорту узагальному вантажообігу, 2020 р., %



¹ <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>

Основні показники діяльності залізничного транспорту

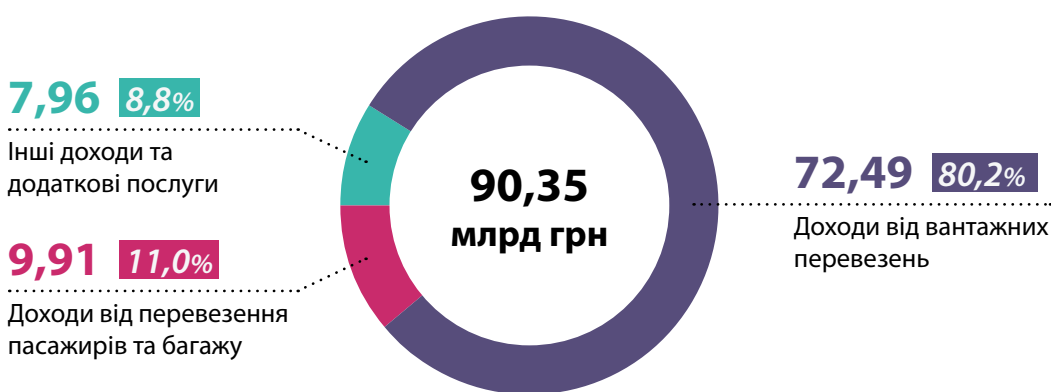
Основу доходу залізниці формують вантажні перевезення

Відповідно до консолідованого Звіту про сукупний дохід¹, складеного за Міжнародними стандартами фінансової звітності (МСФЗ), АТ «Укрзалізниця» у 2019 р. отримало загальний **дохід від реалізації 90,35 млрд грн**, у тому числі:

- ♦ від **вантажних** перевезень **72,49 млрд грн (80,2%)**;
- ♦ від перевезення **пасажирів** та багажу **9,91 млрд грн (11%)**;
- ♦ **інші** доходи та **додаткові** послуги **7,96 млрд грн (8,8%)**.

При цьому **загальні операційні витрати** у 2019 р. склали **85,35 млрд грн**, а **сукупний дохід** — **2,43 млрд грн**. Для порівняння у 2018 р. відповідні показники склали у млрд грн: загальний дохід від реалізації — **83,4**; загальні операційні витрати — **79,9**; сукупний **збиток** — **0,5**. (Додатки, Таблиця 4)

Структура доходів АТ «Укрзалізниця» у 2019 р.



За підсумками 1 півріччя 2020 р. АТ «Укрзалізниця» отримало консолідований чистий **збиток** у розмірі **8,8 млрд грн**². На результат АТ «Укрзалізниця» значно вплинуло зниження доходів від вантажних та пасажирських перевезень у порівнянні з 1 півріччям 2019 р. на **15%** та **57%** відповідно, а також значне коливання курсових різниць, внаслідок чого отримано чистий збиток від курсових різниць **3,4 млрд грн** проти **1,7 млрд грн** чистого прибутку у 1 півріччі 2019 року³.

Структура операційних витрат АТ «Укрзалізниця» у 2019 р.



¹ Джерело: АТ «Укрзалізниця» https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/

² Прес-центр АТ «Укрзалізниця» https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/526248/

³ Прес-центр АТ «Укрзалізниця» https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/526248/

⁴ Інші операційні витрати наведено з урахуванням зміни в залишках готової продукції та незавершеного виробництва та інших операційних доходів

У пункті 8 приміток до консолідованої фінансової звітності¹ за 2019 р. зазначено, що звітність у цілях управління (**управлінська звітність**) АТ «Укрзалізниця» розподілена на бізнес-підрозділи, виходячи з послуг, що надаються, і складається з таких **п'яти звітних операційних сегментів** (Додатки, Таблиця 5):

- ◆ *Вантажні перевезення* — послуги з вантажних перевезень.
- ◆ *Міжміські пасажирські перевезення* — послуги з міжрегіональних пасажирських перевезень.
- ◆ *Приміські пасажирські перевезення* — послуги з перевезень пасажирів в межах одного регіону.
- ◆ *Допоміжна діяльність* — в основному включає в себе діяльність окремих структурних підрозділів регіональних філій та філій АТ «Укрзалізниця», які виробляють продукцію та надають послуги для власного споживання в межах товариства, а також для реалізації третім сторонам. Операції цього сегмента не потребують розкриття в якості окремих сегментів, оскільки є індивідуально несуттєвими.
- ◆ *Всі інші сегменти* — включає в себе послуги з ремонту та технічного обслуговування рухомого складу та інші послуги, що надаються підприємствами, **100%** акцій яких належить АТ «Укрзалізниця».

Доходи сегмента — це доходи, що безпосередньо можуть бути віднесені до сегмента, враховуючи як продаж зовнішнім покупцям, так і операції з іншими сегментами. Доходи сегмента *не включають*:

- ◆ процентні доходи;
- ◆ доходи від курсових різниць;
- ◆ доходи від вибуття, зміни справедливої вартості та зменшення від переоцінки активів/доходів від сторнування попередньо визнаного зменшення;
- ◆ доходи від вибуття основних засобів;
- ◆ інші доходи.

Витрати сегмента — це витрати, які безпосередньо можуть бути віднесені на діяльність даного сегмента, та витрати, які можуть бути розподілені на систематичній основі, з урахуванням витрат, що пов'язані як з продажем зовнішнім покупцям, так і з операціями з іншими сегментами.

Операційний результат сегмента розраховується як різниця між доходами сегмента і витратами сегмента. Ціни за операціями між операційними сегментами встановлюються на комерційній основі, аналогічно операціям з третіми сторонами, за виключенням операцій з передачі електроенергії.

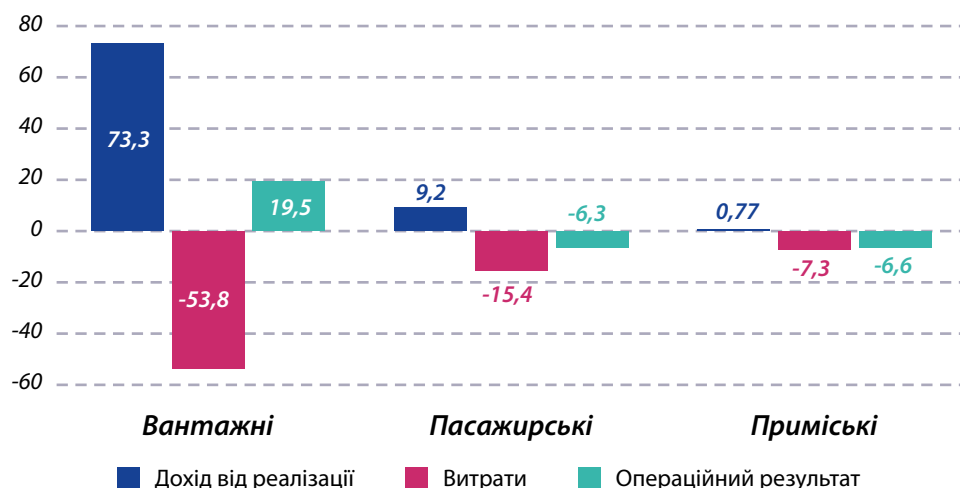
АТ «Укрзалізниця» доповнила розкриття інформації за сегментами у 2019 р., зробивши поділ доходів та витрат на *інфраструктурну* та *вагонну* складові, де такий поділ можливо практично розмежувати, а саме у сегментах *Вантажні перевезення* та *Міжміські пасажирські перевезення*.

Операційний результат² кожного операційного сегмента не включає *коригування*, що є **різницею** між управлінською звітністю та консолідованою фінансовою звітністю, що підготовлена у відповідності до МСФЗ за рік, унаслідок чого **відрізняється** від даних, наведених у консолідованому звіті про сукупний дохід. Зокрема у 2019 р. таке коригування відбулось у бік зменшення показника управлінської звітності «*Всього доходу від реалізації*» і склало **(-771 221) тис. грн.**, одночасно «**Операційний результат**» було збільшено на **4 907 064 тис. грн.**

¹ Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» за 2019 р. см. 27 https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfs/

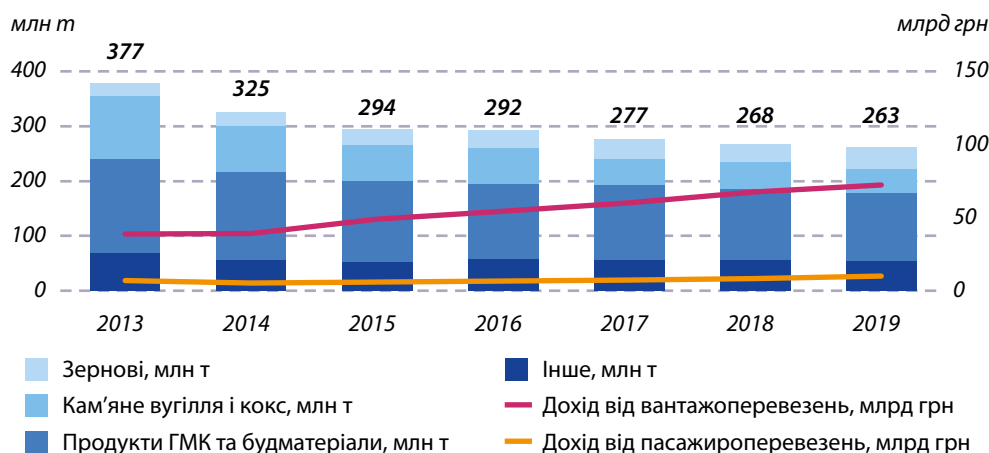
² Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» за 2019 р. см. 30 https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfs/

Результати роботи основних операційних сегментів у 2019 р., млрд грн



Джерело: Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» за 2019 р.

Вантажовідправлення залізницею та доходи АТ «Укрзалізниця», 2013-2019 рр.



Структура вантажних перевезень змінюється: обсяг перевезеного кам'яного вугілля зменшився у 2,5 рази з 2013 року, у той час як обсяг перевезеного зерна і продуктів перемолу зріс удвічі; ці зміни обумовлені в першу чергу військовими діями на сході України та зростанням врожайності зернових культур.

Прибутки від вантажних перевезень витрачаються на покриття збитків у пасажирському сегменті, що є нетиповим для більшості країн. У 2019 р. збитки від пасажирських перевезень склали **12,8 млрд грн¹**, які були компенсовані за рахунок прибутків від вантажних перевезень.

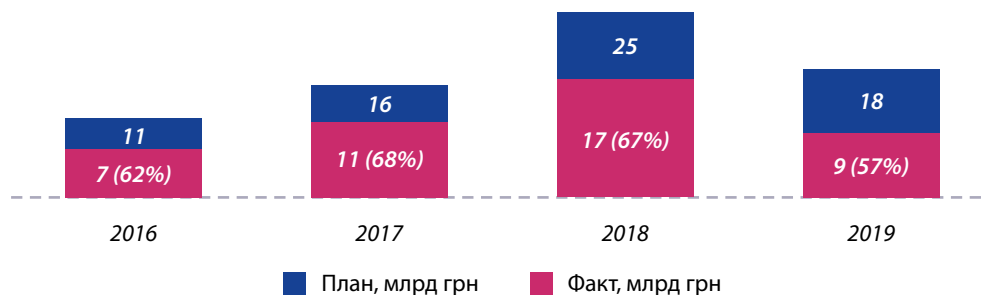
Фінансовий ресурс АТ «Укрзалізниця» додатково обмежений через нецільові витрати та неефективне використання потенціалу. Товариство сплачує податок на землю під коліями, що суперечить європейській практиці (**4,2 млрд грн** у 2019 р.). Також Укрзалізниця не використовує наявні ресурси для збільшення доходу (здача в оренду / продаж непрофільних активів, продаж металообрухту).

Наслідком фінансових дисбалансів є системне недовиконання планів капітальних інвестицій: у 2019 р. план капітальних інвестицій був виконаний лише на **57% (10,4 із запланованих 18,25 млрд грн)**, у 2018 р. — на **67% (16,9 із запланованих 25,1 млрд грн)²**.

¹ Джерело: <https://nes2030.org.ua>

² Джерело: сайт МІУ <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>

Виконання планів капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця», 2016-2019 рр.



Джерело: сайт МІУ <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>, <https://nes2030.org.ua>

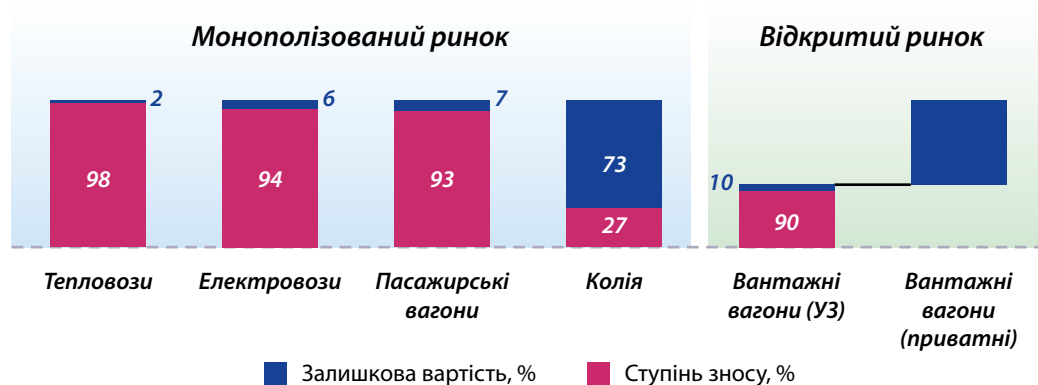
В результаті більшість активів залізниці є критично зношеними. Це негативно впливає на вартість, якість, швидкість та безпечність перевезень. Станом на кінець III кварталу 2020 р. із **26,6 тис. км** головних колій, що перебувають в експлуатації, **6,4 тис. км (24%)** вимагають капітального ремонту, ще **2,7 тис. км (10%)** — потребують реконструкції.

Критичною є і проблема зносу рухомого складу (90+%), яку приватні підприємства намагаються вирішити власним коштом: частка приватних вантажних вагонів склала **58%** у 2019 р. Приватні вагони знаходяться у значно кращому стані: **41%** з них було придбано у 2017-2019 рр.

Активи АТ «Укрзалізниця» на сьогодні здебільшого зношені, оскільки в них держава протягом останніх десятиліть не інвестувала коштів, пише «Центр транспортних стратегій» (ЦТС)¹ і констатує, що ситуація з кількістю і зносом активів є наступною:

- ◆ **958** електровозів і **227** тепловозів зношено на **96%;**
- ◆ **41 138** вантажних вагонів — на **89%;**
- ◆ **2 040** пасажирських вагонів — на **88%;**
- ◆ **34 тис.** пристроїв залізничної автоматики та зв'язку — на **68%.**
- ◆ Залізничні колії зношено на **34%,** а **9 319 км** контактної мережі — на **71%.**

Ступінь зносу основних фондів АТ «Укрзалізниця», 2018 р.



Джерело: АТ «Укрзалізниця», <https://nes2030.org.ua>

При цьому слід враховувати, що приватні вагони теж купували далеко не у новому стані. На думку експертів, їх зазвичай завозили з Російської Федерації, але не напряму, а через інші країни, оскільки в РФ граничний строк використання вагонів є меншими (в середньому **24 роки**) у порівнянні з Україною (**32 роки**). Саме цю лазівку і використали приватні компанії.

¹ Джерело: ЦТС https://cfts.org.ua/news/2020/10/29/iznos_lokomotivov_ukrзалізnyi_dostigaet_96_a_zh_d_putey_34_61545

Динаміка транзиту та міжнародні транспортні коридори

Географічне розташування України має величезний транзитний потенціал, який так і не вдалося реалізувати в повній мірі за останні 30 років. За оцінками Міжнародної торгової адміністрації, наразі використовується лише **25-30%** транзитного потенціалу країни. За останні роки спостерігається падіння як **транзитних** вантажоперевезень залізницею (**-55%** за 2013-2019), так і падіння перевалки транзитних вантажів в портах (**-62%** за 2013-2019).

Україна знаходиться на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Через Україну проходять **4 з 10 європейських транспортних коридорів**, тому Україна може стати зручним хабом між  ЄС та Азією. Зокрема, через територію України проходять **2 мультимодальні коридори** Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та **один маршрут** Транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА).

Динаміка транзитних вантажів, 2013-2019 рр.



Джерело: Європейська Бізнес Асоціація, Центр економічної стратегії, <https://nes2030.org.ua>

АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЯК КЛЮЧОВИЙ СУБ'ЄКТ РИНКУ

1.2.1.

ОСОБЛИВОСТІ УТВОРЕННЯ ТА ПОЧАТОК ДІЯЛЬНОСТІ ЯК АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА – СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ

Утворення АТ «Укрзалізниця» є одним із перших елементів багаторічного процесу реформування залізничного транспорту, основи якого були закладені в Концепції державної програми реформування залізничного транспорту, схваленій Кабінетом Міністрів України у грудні 2006 р.

У жовтні 2011 р. Уряд України затвердив нову редакцію Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. (далі —Програма).

У рамках виконання першого етапу Програми у 2011-2012 рр. Міністерством інфраструктури спільно з Укрзалізницею проведено роботу в частині удосконалення законодавства у сфері залізничного транспорту. За результатами зазначеної роботи 23.02.2012 прийнято закони України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» (№ 4442-VI та № 4443-VI відповідно).

Під час розробки зазначених вище актів законодавства було враховано світовий досвід реформування залізничного транспорту, проаналізовано можливість застосування різних організаційно-правових форм підприємств та їх об'єднань з метою вибору найоптимальнішого варіанту, виходячи з необхідності досягнення якомога кращих результатів та дотримання директив Європейського Парламенту і Ради, зокрема Директиви Ради Європейського співтовариства 91/440/EEC від 29.07.1991 «Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві».

Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Коаліційної Угоди та Програми діяльності Кабінету Міністрів України протягом 2015 р. передбачалися такі заходи:

- ◆ утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» як холдингової компанії, виділення дочірніх ефективних вертикально-інтегрованих компаній за видами діяльності на принципах прозорості, ліквідації перехресного субсидіювання між видами діяльності, реалізація непрофільних активів Укрзалізниці;
- ◆ розмежування господарських функцій і функцій державного управління (господарські функції передаються до публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», а функції державного управління — відповідним органам державної виконавчої влади).

АТ «Укрзалізниця» утворено відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» як акціонерне товариство, **100 відсотків** акцій якого **закріплюються в державній власності**, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, що мала статус органу управління, та **48** підприємств і установ залізничного транспорту, у тому числі **6** залізниць (усього **49 суб'єктів**), які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Трансформація структури залізничного транспорту загального користування, що відбулася

УКРЗАЛІЗНИЦЯ

31 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (економічно активні)

Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»

Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень

Український державний центр транспортного сервісу «Ліски»

Український транспортно-логістичний центр

Державне підприємство матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту України «Укрзалізничпостач»

Український центр механізації колійних робіт

Управління промислових підприємств УЗ

Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів

Проектно-вишукувальні інститути залізничного транспорту (5)

Центральна станція зв'язку УЗ

Золотоніська технічна школа

Головний інформаційно-обчислювальний центр УЗ

Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України

Стрийський вагоноремонтний завод

Дарницький вагоноремонтний завод

Попаснянський вагоноремонтний завод (ЦМК в оренді)

Рава-Руський шпалопросочувальний завод

Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал

Вінницятрансприлад

Розрахунковий центр Міністерства інфраструктури України

Укртрансфармація

Редакція газети «Магістраль»

Проектно-конструкторські і технологічні бюро (4)

Українська залізнична швидкісна компанія

6 ЗАЛІЗНИЦЬ

Донецька

Львівська

Одеська

Південна

Південно-Західна

Придніпровська

7 ПРИВАТНИХ АКЦІОНЕРНИХ ТОВАРИСТВ (ПЕРЕБУВАЛИ У СФЕРІ УПРАВЛІННЯ МІУ)

Гніванський завод спеціалізованого бетону

Коростенський завод залізобетонних шпал

Київський електротехнічний завод «Трансигнал»

Запорізький електровозоремонтний завод

Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року

Львівський локомотиворемонтний завод

Дніпропетровський тепловозоремонтний завод

**ПУБЛІЧНЕ
АКЦІОНЕРНЕ
ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
100% акцій належить
державі**

3 державних пакети акцій (часток) господарських товариств, утворених за участю майна залізничного транспорту

92 медичні заклади
(з них 11 увійшли в АТ)

Засновником та єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України, відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».

Вищим органом є загальні збори акціонерів. *Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України.* Функції вищого органу, передбачені законодавством, Статутом, а також внутрішніми документами товариства, виконуються Кабінетом Міністрів України одноосібно.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», якою затверджено Статут товариства, 21.10.2015 проведено державну реєстрацію АТ «Укрзалізниця».

Відповідно до рішення правління АТ «Укрзалізниця» від 21.10.2015 затверджено організаційну структуру товариства та визначено дату початку фінансово-господарської діяльності товариства.

Метою діяльності АТ «Укрзалізниця» є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Товариство провадить діяльність, у тому числі пов'язану з державною таємницею, на підставі ліцензій та інших документів дозвільного характеру, отриманих в установленому законодавством порядку. Зокрема, **ліцензуванню підлягають такі види діяльності** АТ «Укрзалізниця»:

- ◆ перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом;
- ◆ централізоване водопостачання та водовідведення;
- ◆ виробництво теплової енергії, транспортування теплової енергії магістральними та місцевими (розподільчими) тепловими мережами та постачання теплової енергії;
- ◆ розподіл електричної енергії (передача електричної енергії місцевими (локальними) електричними мережами) та постачання електричної енергії за регульованим тарифом;
- ◆ медична практика;
- ◆ надання послуг фіксованого місцевого та міжміського телефонного зв'язку з правом технічного обслуговування та експлуатації телекомунікаційних мереж і надання в користування каналів електрозв'язку;
- ◆ освітня діяльність закладів освіти;
- ◆ охоронна діяльність;
- ◆ будівництво об'єктів IV і V категорій складності - з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про архітектурну діяльність»;
- ◆ надання послуг і виконання робіт протипожежного призначення за переліком, що визначається Кабінетом Міністрів України.

Свою господарську діяльність АТ «Укрзалізниця» розпочало 01 грудня 2015 року. Товариство є **правонаступником усіх прав та обов'язків** Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

На сьогодні в АТ «Укрзалізниця» функціонує **34** філій, з яких **6** регіональних, утворених на базі майнових комплексів залізниць, **28** функціональних, а також **2** представництва (в  Російській федерації та  Республіці Білорусь, а також в  Республіці Польща).

Залізниця (регіональна філія АТ «Укрзалізниця») — відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі.

Згідно зі ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт», управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця».

АТ «Укрзалізниця» є **суб'єктом господарювання** у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

1.2.2.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ ТА ПРАВОВОГО РЕЖИМУ МАЙНА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Статутний капітал АТ «Укрзалізниця» складає майже **230 млрд грн (229 879,115 млн грн)**, у тому числі нематеріальні активи:

- ◆ право господарського відання майном, що не вноситься до статутного капіталу товариства — **111 188,830 млн грн**;
- ◆ право користування землею — **45 647,047 млн грн**.

До статутного капіталу товариства увійшло:

- ◆ майно залізничного транспорту загального користування;
- ◆ **100 відсотків** акцій акціонерних товариств, що проводять ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції і шпали;
- ◆ акції (частки, паї), що належали державі у статутному (складеному) капіталі господарських товариств, утворених за участі підприємств залізничного транспорту;
- ◆ право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту;
- ◆ право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень.

Вартість майна, що увійшло до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» згідно зі зведеним актом оцінки майна наведено у додатках (Таблиця 6).

Особливості формування статутного капіталу товариства:

- 1» внесення до нього **права господарського відання** магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень (залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт). У статутному капіталі вартість права господарського відання складає **48,37% (111 188,83 млн грн)** статутного капіталу АТ «Укрзалізниця».
- 2» внесення до нього **права постійного користування** земельними ділянками, наданими для розміщення Укрзалізниці та підприємств. У статутному капіталі вартість права постійного користування складає **19,86% (45 647,047 млн грн)** статутного капіталу АТ «Укрзалізниця». Кількість земельних ділянок **9 969**, загальна площа **235 тис. га**.
- 3» внесення до нього **100% акцій акціонерних товариств**, що проводять ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції і шпали (*Додатки, Таблиця 7*). Вартість пакетів акцій складає **0,36% (823,547 млн грн)** статутного капіталу АТ «Укрзалізниця».

внесення до нього **пакетів акцій** (часток), що належали державі у статутному капіталі господарських товариств, утворених за участі підприємств залізничного транспорту (*Додатки, Таблиця 8*). Вартість пакетів акцій складає **0,29% (659,210 млн грн)** від статутного капіталу АТ «Укрзалізниця».
- 4» **спеціальний режим для окремого майна** ДП «Донецька залізниця»: майно (основні засоби, запаси, дебіторська, кредиторська заборгованості тощо), яке перебувало на непідконтрольній території, не включено до переліків та зведених актів інвентаризації майна, а відображено в балансі регіональної філії «Донецька залізниця» (як об'єкти, закріплені на праві господарського відання) загальними сумами (без визначення пооб'єктного обліку) згідно з даними останньої фінансової звітності ДП «Донецька залізниця» (станом на 30.06.2014).

Особливості правового режиму майна АТ «Укрзалізниця»

Управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».

Магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти й майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт, **є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації**.

АТ «Укрзалізниця» **не може** відчужувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що **є державною власністю та передано АТ «Укр-**

залізниця» на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна.

Розпорядження майном, унесеним до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», у тому числі списання, продаж, безоплатна передача, надання в користування, оренду, обмін, а також виведення з експлуатації рухомого складу, у тому числі контейнерів, здійснюється АТ «Укрзалізниця» відповідно до його статуту та законодавства.

1.2.3.

АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЯК ПРИРОДНА МОНОПОЛІЯ

Згідно зі ст. 1 Закону України «Про природні монополії», суб'єктом природної монополії є суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії.

Природною монополією визнається стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги).

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» **регулюється діяльність суб'єктів природних монополій, зокрема у сфері користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування.**

Відповідно до частини першої ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт» магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації.

Згідно з Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494, *інфраструктура залізничного транспорту* — технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

До складу інфраструктури залізничного транспорту не входить залізнична інфраструктура, якою володіє суб'єкт господарювання і використовує її виключно для власних потреб, та на якій працює рухомий склад залізничного транспорту, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту.

Висновок: інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця», і на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії.

СЕГМЕНТИ РИНКУ ЗА НАДАВАНИМИ ПОСЛУГАМИ

Законом України «Про природні монополії» визначено, що суміжним ринком визнається товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

Статтею 6 Закону України «Про природні монополії» суміжними з природними монополіями ринками, що регулюються відповідно до цього Закону, визначено, зокрема, **внутрішні та міжнародні перевезення вантажів залізничним транспортом**.

Крім визначеного законодавством ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, існують дві основні невід'ємні складові цього ринку — два окремих товарних ринки: надання послуг магістральних локомотивів та надання в користування вагонів, — які відрізняються умовами вступу й діяльності, кількістю учасників тощо, а тому й стан конкуренції на кожному з них має досліджуватись окремо.

У розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції» залізничні вантажні перевезення здійснюються на ринках:

- 1) що перебуває у стані **природної монополії** - надання в користування інфраструктури залізничного транспорту;
- 2) на яких **встановлено монопольне** (домінуюче) становище АТ «Укрзалізниця» з часткою **100%**:
 - ◆ надання послуг магістральних вантажних локомотивів;
 - ◆ перевезення вантажів залізничним транспортом;
- 3) на якому є **ознаки монопольного** (домінуючого) становища АТ «Укрзалізниця» з часткою, що перевищує **35%**:
 - ◆ надання в користування вагонів в межах України.

Таким чином, дослідження ринку залізничних вантажних перевезень необхідно проводити, виокремивши **чотири** ключові блоки загального бізнес-процесу:

- ◆ перевезення вантажів залізничним транспортом;
- ◆ надання послуг магістральних вантажних локомотивів;
- ◆ надання в користування вагонів у межах України;
- ◆ надання в користування інфраструктури залізничного транспорту.

Кожен з них потребує диференційованих підходів під час дослідження, зокрема, щодо визначення інституційних, економічних та організаційних проблем, встановлення законності і актуальності актів законодавства, інших нормативних актів, що впливають на функціонування ринку, умов вступу й діяльності, кількості учасників тощо.

1.3.1.

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Залежно від виду вантажу, його обсягу, пунктів відправлення та призначення, вартості транспортування тощо перевезення вантажів може здійснюватися різними видами транспорту — залізничним, автомобільним, водним (річковим та морським), авіаційним, а певних видів вантажів — трубопровідним.

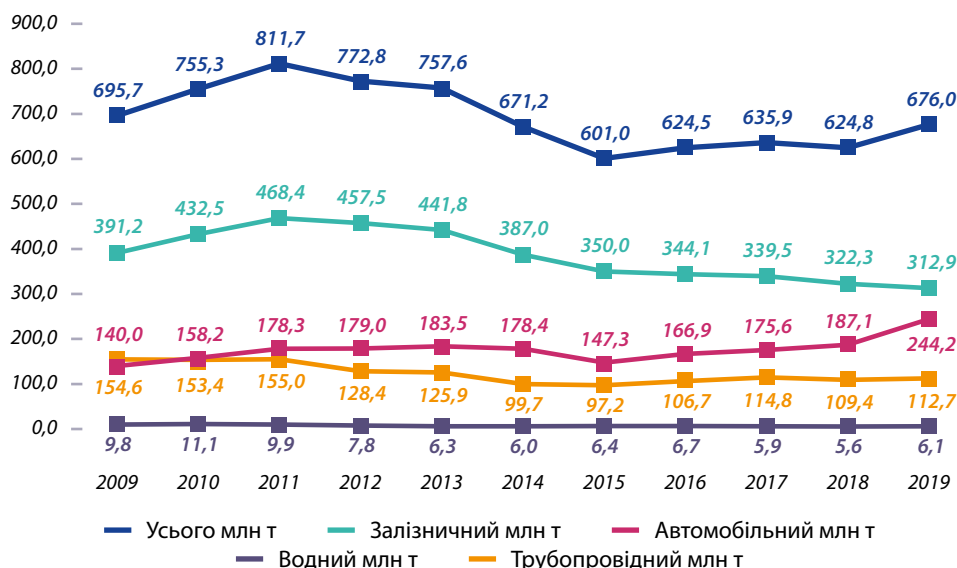
За даними ДССУ, більшу частку перевезення вантажів як внутрішніх (всередині країни), так і міжнародних (експорт, імпорт), становлять перевезення залізничним транспортом.

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**.

Безперечним лідером є залізничний транспорт, навіть з урахуванням зниження обсягів з пікових **468** у 2011 р до **антирекорду 312,9 млн т** у 2019 р. (Діаграма 1.3.1)

Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками.

Діаграма 1.3.1. Перевезено вантажів видами транспорту, млн т



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Відповідна тенденція склалася і в динаміці зміни ринкових часток видів транспорту, зокрема без особливих змін: авіаційний — щороку менше **0,02%**, водний — щороку близько **1%**, трубопровідний — від **22%** у 2009 р. до **16,7%** у 2019 р. Враховуючи наведені показники, слід звернути більш прискіпливу увагу до найвагоміших гравців ринку.

Статистичні показники свідчать (Діаграма 1.3.2), що залізничний транспорт і далі займає найбільшу частку, зокрема у 2009 — 2015 рр. вона складала **56-59%**, у 2019 — понад **46%**. При цьому слід пам'ятати, що це результат діяльності одного суб'єкта господарювання — АТ «Укрзалізниця».

У 2020 р. підприємствами транспорту України перевезено¹ **600 млн т** вантажів, що становить **88,8%** від обсягів 2019 р., зокрема, за видами транспорту у млн т: залізничний — **305,5 (51%)**, автомобільний — **191,3 (32%)**, водний — **5,6 (1%)**, трубопровідний — **97,5 (16%)**, авіаційний — **0,1 (0,02%)**. (Додатки, Таблиця 10)

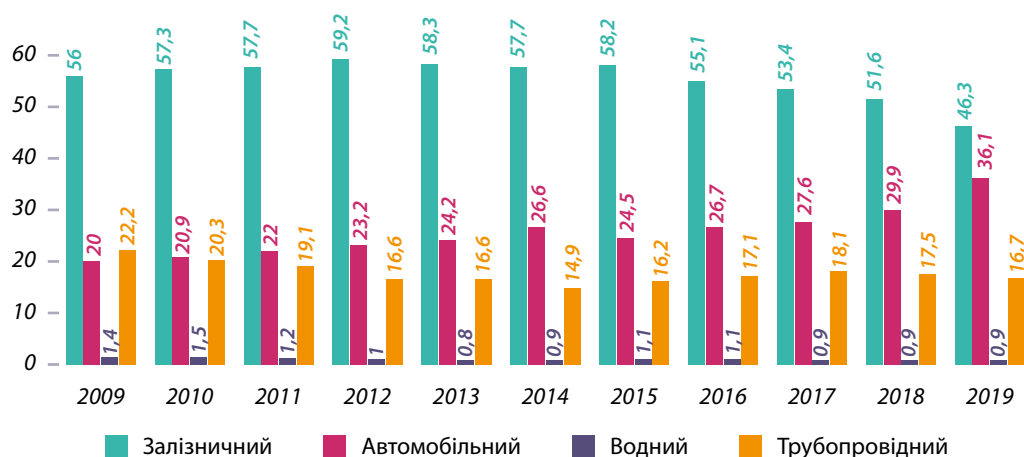
¹ ДССУ: Попередні підсумки роботи транспорту у 2020 р. http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html

Кожен вид транспорту внаслідок своїх техніко-технологічних організаційно-правових особливостей тяжіє обслуговувати відповідні сектори економіки. Найбільш залежними від залізничного транспорту є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна та хімічна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, будівництво та оборона.

Останні десять років загальний вантажообіг демонстрував кореляцію з обсягом перевезених усіма видами транспорту вантажів і коливався у межах від **315,3** у 2015 р. до **426,4 млрд т-км** у 2011 р., склавши **339 млрд т-км** у 2019 р. (Додатки, Таблиця 9). Найбільшу частку склав залізничний транспорт, далі трубопровідний, автомобільний, водний і авіаційний.

Враховуючи специфіку транспортованих вантажів, а також мінімальні (менше **0,1%**) показники авіаційного транспорту, вбачається доцільним у подальшому порівнювати три види транспорту, що конкурують між собою (залізничний, автомобільний та водний).

Діаграма 1.3.2. Частка видів транспорту у перевезенні вантажів, %



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

Аналіз статистичних даних щодо вантажообігу за видами транспорту, за виключенням трубопровідного та авіаційного, підтверджує, що і в разі порівняння лише трьох видів транспорту співвідношення між ними зберігається як у натуральному виразі (т-км), так і відносному (%), при цьому залізничний транспорт і далі домінує, займаючи частку **78%**, а його конкуренти демонструють значно менші показники: автомобільний — біля **21%**, водний — близько **1,5%**. (Діаграма 1.3.3)

За попередніми підсумками ДССУ¹ у 2020 р. частки видів транспорту у загальному вантажообігу розподілилися таким чином: залізничний — **60,5% (175,6 млрд т)**, автомобільний — **14,6% (42,3 млрд т)**, водний — **1% (2,9 млрд т)**, трубопровідний — **24% (69,3 млрд т)**, авіаційний — **0,1% (0,3 млрд т)** (Додатки, Таблиця 10).

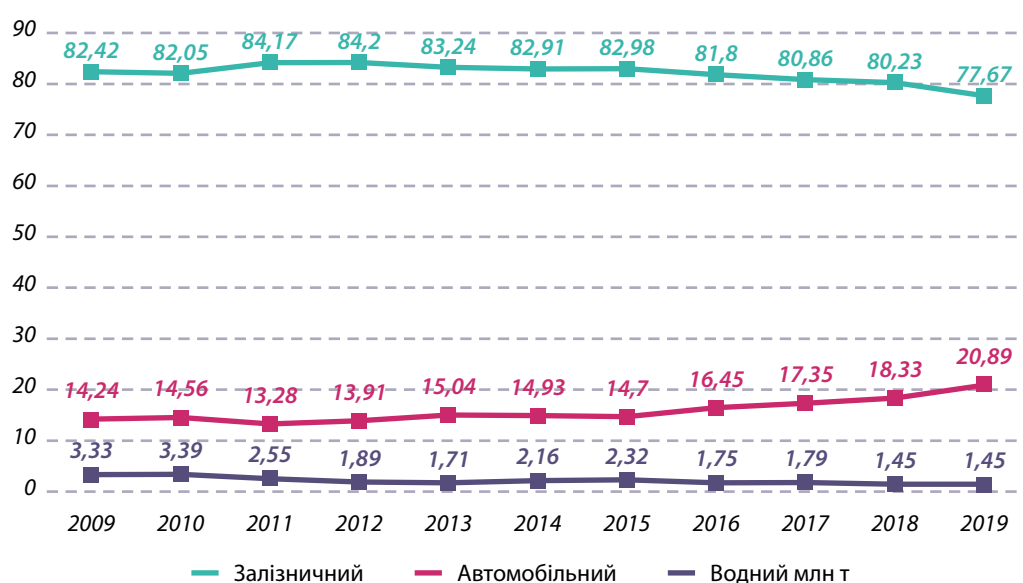
Без врахування трубопровідного та авіаційного: залізничний — **79,5%**, автомобільний — **19,2%**, водний — **1,3%**. (Додатки, Таблиця 10.1)

¹ <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>

Аналіз можливості заміни залізничного транспорту іншими видами транспорту для перевезення вантажів

Під час обрання як альтернативи **автомобільного транспорту**, слід враховувати, що відповідно до законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», Правил дорожнього руху, постанови Кабінету Міністрів від 27.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» обмеження встановлено на рівні не більше **40 т** на один транспортний засіб (магістральні шляхи) та понад **24 т** (дороги місцевого значення). Маршрути автомобільного перевезення вантажів великогазовими та/або великогабаритними транспортними засобами потребують додаткового погодження з уповноваженими Укравтодором підприємствами та отримання дозволу на рух уповноваженим підрозділом Національної поліції через центри надання адміністративних послуг. Також *вартість перевезення, зокрема, зерна автомобільним транспортом вдвічі дорожча, ніж залізничним.*¹

Діаграма 1.3.3. Вантажообіг за видами транспорту за виключенням трубопровідного та авіаційного, %



Джерело: ДССУ <http://ukrstat.gov.ua>

На деяких напрямках альтернативою залізничним перевезенням є перевезення в рефрижераторних автомобілях і контейнерах. Але на далекі відстані (до країн Центральної Азії та Закавказзя), враховуючи заборону транзиту територією Росії і необхідність доставки обхідним маршрутом через Чорноморську й Каспійську поромні переправи, перевезення в рефрижераторних автомобілях і контейнерах *низькомаржинальної продукції є економічно недоцільним.*

Зазначені обставини позначаються на вартості автомобільного перевезення, що спонукає учасників транспортного процесу звертатися саме до залізничного перевізника, коли це доцільно з точки зору наявності відповідної інфраструктури та оптимальності маршруту перевезення.

Водний транспорт теж не є адекватною альтернативою залізничному, оскільки перевезення водними шляхами є можливим тільки на певних відрізках загального маршруту, обмеженого тривалістю навігації² та можливостями наявного флоту, тому водний транспорт *не здатен замінити залізничний для перевезення вантажу територією України.*

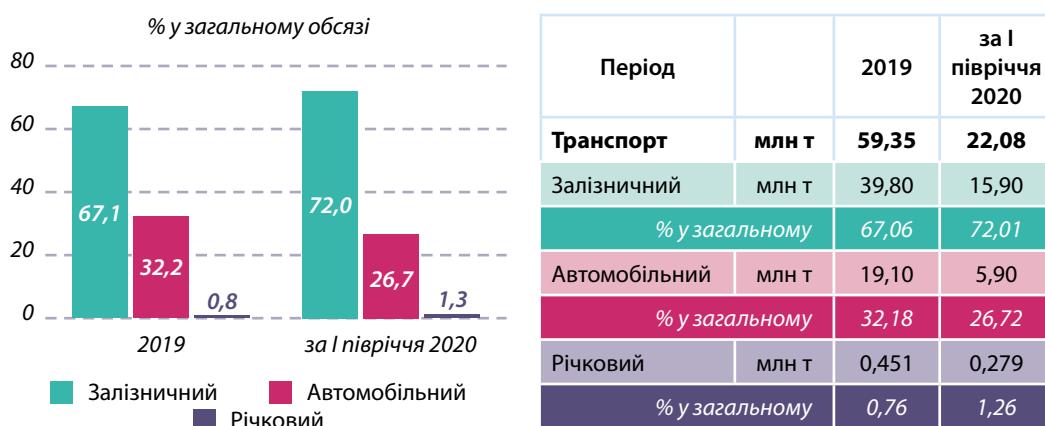
¹ Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджено АМКУ 17.01.2019. <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>

² Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 06.03.2020 № 56 «Про відкриття навігації на судноплавних гідротехнічних спорудах р. Дніпро у 2020 р.» <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-vidkrittta-navigaciyi-na-sudnoplavnihih-gidrotehnicnih-sporudah-r-dnipro-u-2020-roc>

Як зазначає Українська зернова асоціація в інформації, наданій АМКУ¹, у 2018 р. залізницею перевезено близько **67%** зерна, що експортується з України (насамперед зернові та олійні культури), автомобільним транспортом — близько **28%**, водним — до **5%**. Переорієнтація перевезень зернових вантажів на водні види транспорту відбувається досить повільно, оскільки це вимагає вкладення інвестицій у будівництво відповідних плавзасобів та інфраструктури. Ще однією перешкодою для розвитку перевезень зернових вантажів водним транспортом є те, що велика кількість господарств чи елеваторів значно віддалені від річкових потужностей.

Статистичні дані (Діаграма 1.3.4) свідчать про збереження співвідношення в цілому у 2019 р. та першому півріччі 2020 р. відповідно: залізничний **67%** та **72%**, автомобільний **32%** та **26,7%**, річковий **0,8%** та **1,3%**.

Діаграма 1.3.4. Перевезення зернових вантажів за видами транспорту у 2019-2020 рр.



Джерело: ДССУ. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm

В Україні переорієнтацію вантажів із залізничного на річковий транспорт стримує: висока вартість залізничних перевезень на короткі відстані для поставки продукції від підприємства в річковий порт; нерозвиненість портової інфраструктури на Дніпрі; відсутність ефективного спеціалізованого річкового флоту; висока вартість фрахту через наявність акцизу в судовому пальному.

Заміна залізничного виду транспорту *авіаційним*, особливо під час здійснення внутрішніх перевезень, не є поширеною практикою серед транспортно-експедиторських компаній з огляду на високу вартість авіаперевезень.

За інформацією профільних асоціацій та суб'єктів господарювання — вантажовідправників, українські виробники за можливості і потреби переорієнтовуються на інші види транспорту (автомобільний, річковий), однак для **значної частини продукції залізничний транспорт є безальтернативним або його заміність обмежена (часткова)**. Наприклад, це стосується вугілля (поставки на теплоелектростанції та коксохімічні заводи), залізничної сировини (поставки на меткомбінати), мінбудматеріалів, цементу й хімічної продукції (міжрегіональні перевезення). Тільки в сегменті перевезення зерна для прилеглих до Дніпра й Південного Бугу районів залізничний транспорт може бути замінений автомобільним або річковим.

Відповідно до експертних оцінок учасників ринку, послуги *перевезення вантажів залізничним транспортом* не є взаємозамінними з перевезенням вантажів іншими видами транспорту або його заміність обмежена (часткова), крім того, залізницю обирають через економічну доцільність, розвинену мережу залізничних колій і спроможність до перевезення великих обсягів вантажів.

¹ Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджено АМКУ 17.01.2019.
<https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznizhnim-transportom>

Діаграма 1.3.5. Ключові споживачі залізничних вантажних перевезень, 2019 р.



Джерело: Національна економічна стратегія 2030: «Вектори економічного розвитку».
<https://nes2030.org.ua>

Згідно зі ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт», управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано й належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця».

Відповідно до частини другої ст. 306 Господарського кодексу України (ГК України) суб'єктами відносин перевезення вантажів є перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

Згідно з частиною другою ст. 307 ГК України, укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної). Частиною п'ятою ст. 307 цього ж кодексу встановлено, що умови перевезення вантажів окремими видами транспорту визначаються транспортними кодексами або статутами.

Статутом залізниць України регламентується порядок укладення договорів, організація та основні умови перевезення вантажів шляхами загального користування (ст. 2 Статуту).

Відповідно до ст. 6 Статуту залізниць України накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони — одержувача.

АТ «Укрзалізниця» має право й обов'язок укладати договори перевезення вантажів залізничним транспортом магістральними коліями загального користування і оформлювати їх відповідною накладною, тобто надає послуги перевезення вантажів залізничним транспортом.

Основними покупцями послуги перевезення вантажів залізничним транспортом є вантажовласники та/або вантажовідправники, яким потрібна **комплексна послуга** — перевезення вантажів залізничним транспортом.

На підставі консультацій та опитувань учасників ринку (операторів рухомого залізничного складу та вантажовідправників), проведених під час підготовчого етапу реалізації запровадженого Урядом Експериментального проекту¹, було визначено ряд **проблем, що стримують розвиток конкуренції на ринку перевезень та потребують законодавчого та/або регуляторного вирішення, зокрема:**

¹ Постанова Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1043 «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування»
<https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-realizaciyu-eksperimentalnogo-pr-a1043>

АТ «Укрзалізниця» є **єдиним** (одноосібним) **перевізником** залізничними коліями загального користування на території України. Не допускається перевезення залізничними коліями загального користування приватною локомотивною тягою.

АТ «Укрзалізниця» є **єдиним підприємством України, за яким законодавчо закріплена інфраструктура** залізничного транспорту загального користування, до виключної компетенції якої законодавством віднесено управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях та яка є власником як тягового рухомого складу (магістральних локомотивів), так і вагонів.

Основним **бар'єром вступу на ринок** залізничних перевезень є неможливість, відповідно до чинного законодавства, використовувати власний тяговий рухомий склад (локомотиви) для здійснення перевезення залізничними коліями загального користування, у зв'язку із чим немає можливості здійснювати самостійне перевезення вантажів клієнтів.

Усі транспортно-експедиторські компанії надають свої послуги саме через АТ «Укрзалізниця», тому **не існує і не може з'явитися реальних конкурентів АТ «Укрзалізниця» на ринку вантажних залізничних перевезень за умови збереження чинного нормативно-правового регулювання.**

Для зміни статусу «потенційний конкурент» на «реальний» необхідно, щоб **підприємства, які організовують перевезення вантажів, набули права, повноваження та обов'язки «Перевізника»**, тобто повноцінного учасника ринку, який міг би самостійно забезпечувати процес перевезення з укладанням прямих договорів перевезення вантажів залізничним транспортом коліями загального користування з оформленням їх відповідною накладною і використанням власної локомотивної тяги.

Виходячи з викладеного вбачається, що АТ «Укрзалізниця» — **єдиний** суб'єкт господарювання, який протягом 1991-2020 рр. діяв на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування у межах України і **займав** на цьому ринку **монопольне** (домінуюче) **становище із часткою 100 відсотків**.

1.3.2.

НАДАННЯ ПОСЛУГ ВАНТАЖНИХ ЛОКОМОТИВІВ

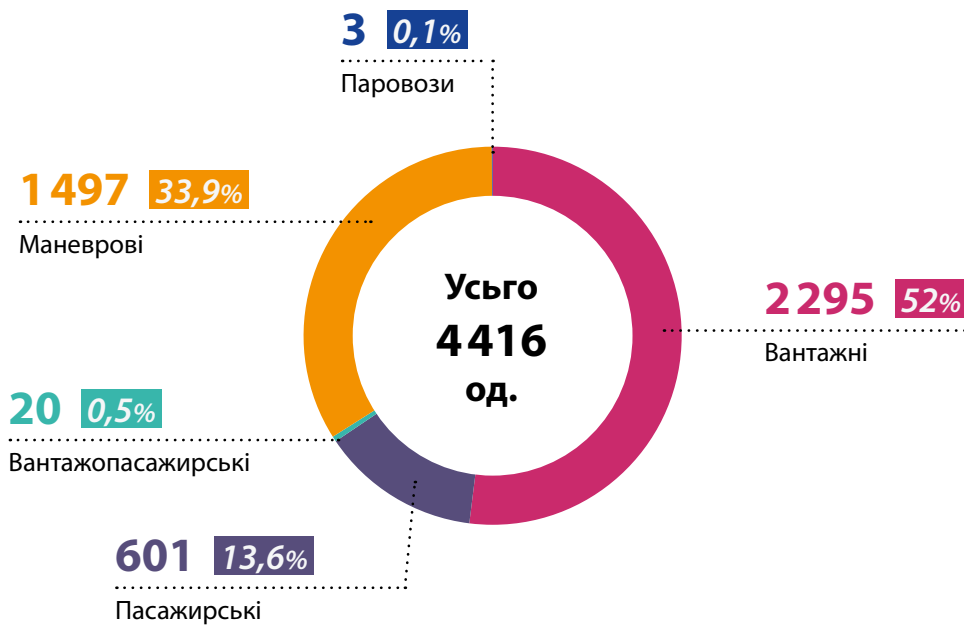
Статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт» визначено, що транспортні засоби — це залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 03.06.2004 № 464 «Про затвердження рекомендацій щодо вживання термінів та визначень з безпеки руху поїздів» встановлено розподіл на: вантажний, маневровий, пасажирський та підштовхувальний локомотив.

Для перевезення вантажів залізничними коліями загального користування використовують **вантажні та маневрові локомотиви**.

Структуру парку локомотивів АТ «Укрзалізниця» за родом служби (III кв. 2020 р.) наведено у **Діаграмі 1.3.6**.

Діаграма 1.3.6



Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних
<https://data.gov.ua/dataset/3f93caac-1031-4eb0-9514-939deb63d50e>

Вантажний локомотив — це локомотив, який за технічними характеристиками відповідає вимогам для ведення вантажних поїздів.

Маневровий локомотив — це локомотив, який за технічними характеристиками відповідає вимогам для виконання маневрової роботи. **Надання послуг маневрових локомотивів не є предметом цього дослідження, оскільки такі локомотиви зазвичай не виконують перевезення вантажів залізничними шляхами загального користування.**

Основним постачальником послуг вантажних локомотивів є АТ «Укрзалізниця».

Основними покупцями послуг вантажних локомотивів є:

- ♦ вантажовласники та/або вантажовідправники, які для перевезення вантажів використовують вагони, якими володіють на праві власності або іншій правовій підставі;
- ♦ оператори залізничного рухомого складу, які володіють на праві власності або іншій правовій підставі вагонами і надають їх у користування іншим суб'єктам господарювання для перевезення вантажів.

Відповідно до інформації, розміщеної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних¹, загальна кількість вантажних локомотивів АТ «Укрзалізниця» у IV кв. 2019 р становила **2 329** од., у III кв. 2020 р. — **2 315** од. у тому числі **20** вантажопасажирських (Додатки, Таблиця 13).

У власності інших суб'єктів господарювання у 2018 р. (за інформацією АМКУ) перебувало **157** локомотивів, у 2020 р. (за оцінками експертів) — близько **150** од.

Здійснення перевезення без тягового рухомого складу (локомотивів) неможливо. На цей час локомотиви, які не є власністю АТ «Укрзалізниця», до перевезення вантажів залізничними коліями загального користування не допускаються.

¹ Єдиний державний веб-портал відкритих даних <https://data.gov.ua/dataset/3f93caac-1031-4eb0-9514-939deb63d50e>

У ході дослідження¹, проведеного АМКУ у 2018 р., було встановлено:

- ◆ знос магістральних тепловозів становить **99,6%**, маневрових — **99,9%**, середній вік яких **31** рік (при нормативних **20** роках), зокрема магістральних — **30,7** року, маневрових — **35,8** року. Середній вік електровозів ще більший — **40,6** року (при нормативних **30** роках);
- ◆ АТ «Укрзалізниця» не надає власних магістральних локомотивів іншим суб'єктам господарювання (на основі договору оренди, управління тощо) через їх дефіцит;
- ◆ інші суб'єкти господарювання використовують власні локомотиви тільки на окремих ділянках *не загального користування*, оскільки, як стверджує АТ «Укрзалізниця», *наразі допуск приватних операторів локомотивної тяги на залізничні колії загального користування унеможливує відсутність належної нормативно-правової бази*;
- ◆ протягом 2017-2018 рр. до АТ «Укрзалізниця» надходили звернення суб'єктів господарювання щодо можливості отримання дозволу на використання своїх вантажних магістральних локомотивів на коліях загального користування;
- ◆ АТ «Укрзалізниця» **відмовила** суб'єктам господарювання, що зверталися, в допуску їхньої локомотивної тяги на залізничні колії загального користування у зв'язку з відсутністю належної нормативно-правової бази (виключення було зроблено для ПрАТ «Івано-Франківськ цемент», яке отримало експериментальний дозвіл на користування власним локомотивом на дільниці Ямниця – Ходорів);
- ◆ користування власним локомотивом одного суб'єкта господарювання на невеликій за відстанню обмеженій дільниці або використання магістральних локомотивів, які належать іноземним суб'єктам господарювання, на окремо визначених прикордонних ділянках, відповідно до вимог Угод про залізничне сполучення через державний кордон, не може розглядатись як надання послуг магістральних вантажних локомотивів.

У тому ж дослідженні² АМКУ робить висновок:

- ◆ АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури.
- ◆ АТ «Укрзалізниця» може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті, для забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування.
- ◆ АТ «Укрзалізниця» протягом 2017-2018 років займало монополіне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою **100%**.

На сьогодні ситуація в цілому не змінилася, більше того, протягом 2019-2020 рр. АТ «Укрзалізниця» здійснила кілька дій, що мають ознаки порушення законодавства про захист конкуренції та зловживання монополічним становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, зокрема, запровадження єдиного Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом та переліку так званих «малодіяльних станцій» (буде далі розглянуто в окремих кейсах).

¹ Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджено АМКУ 17.01.2019, ст. 17-18. <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>

² Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджено АМКУ 17.01.2019, ст. 19. <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>

НАДАННЯ В КОРИСТУВАННЯ ВАГОНІВ У МЕЖАХ УКРАЇНИ

Вагон — несамохідна одиниця рухомого складу, якою перевозять вантажі та пасажирів рейковими коліями. Вантажний вагон — залізничний вагон, який використовується для перевезення будь-яких вантажів.

На сьогодні на залізничних коліях загального користування для перевезення вантажів можуть використовуватись як вагони, що є у власності АТ «Укрзалізниця», так і вагони інших суб'єктів господарювання, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі (далі — оператори рухомого залізничного складу).

АТ «Укрзалізниця» укладає з кожним вантажовідправником (Замовником перевезень) *Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, предметом якого є* організація та здійснення перевезення вантажів, надання вантажного вагону для перевезення, інших послуг, пов'язаних з організацією перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт, імпорт) у власних вагонах Перевізника, вагонах залізниць інших держав та / або вагонах Замовника, пов'язаних із цим супутніх послуг (далі — послуги) і проведення розрахунків за ці послуги.

У розумінні цього Договору, користування вагоном не є орендою майна, а плата за користування власним вагоном Перевізника не є орендною платою.

Оператори рухомого залізничного складу можуть укладати з іншими суб'єктами (вантажовласниками та/або вантажовідправниками) договори на користування вагонами, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі, у різній формі – договори оренди, надання в користування або в лізинг, організації перевезення вантажів, транспортно-експедиторські тощо.

Оскільки за своєю суттю «надання вантажного вагона для перевезення» АТ «Укрзалізниця» та укладання операторами рухомого залізничного складу з вантажовласниками та/або вантажовідправниками договорів на користування вагонами в усіх зазначених вище формах є тотожними, у рамках цього дослідження доцільно використовувати узагальнене визначення — «*надання в користування вагонів*».

Послуги з надання в користування вагонів не взаємозамінні з іншими видами послуг, зокрема з послугою перевезення вантажів залізничним транспортом, оскільки в операторів рухомого залізничного складу відсутня можливість одночасного надання послуги користування магістральними локомотивами, доступу до інфраструктури та управління процесом перевезень (диспетчеризації), які надаються комплексно під час отримання послуги перевезення вантажів залізничним транспортом.

Основними постачальниками послуг з надання в користування вагонів є АТ «Укрзалізниця» та оператори рухомого залізничного складу — суб'єкти господарювання, які на підставі договорів із залізницею та вантажовідправниками беруть участь у процесі перевезення вантажів із використанням власного рухомого складу або рухомого складу, яким вони володіють (користуються, управляють тощо) на законних підставах.

Станом на 01.11.2020 в Україні налічується¹ близько **900** приватних власників, які володіють **95 377** вагонами. Серед них, щонайменше, **12** має у власності понад **1 000** одиниць. Ще **105 464** вагонів належить АТ «Укрзалізниця» (Додатки, Таблиця 14).

¹ За інформацією аналітичного центру електронного журналу «Rail.Insider» <https://railinsider.com.ua/>

Найбільшими операторами рухомого складу на ринку України (крім АТ «Укрзалізниця») є: ТОВ «Лемтранс» — понад **21 тис.** вагонів, ТОВ «Металургтранс» — понад **3,6 тис.**; ТОВ «Євразтранс Україна» — понад **3,2 тис.**; ТОВ «Рейл лоджістикс» — майже **3 тис.**; ПрАТ «Укренерготранс» — понад **2,8 тис.**

Основними покупцями послуг з надання у користування вагонів є вантажовласники, вантажовідправники та оператори залізничного рухомого складу, у яких є вагони, якими вони володіють на праві власності або іншій правовій підставі, але їхнього наявного парку вагонів недостатньо для виконання усього обсягу замовлених послуг.

З метою більш детального визначення ринкового співвідношення в рамках цього дослідження було проаналізовано кількісні показники загального та робочого парку вантажних залізничних вагонів та кількість вантажних залізничних вагонів за видами і власністю (АТ «Укрзалізниця» та операторів рухомого залізничного складу) (Додатки, Таблиця 15, Таблиця 16).

Загальний парк вагонів в Україні складає **200 838** одиниць — це доволі високий показник, що мав би забезпечувати повне задоволення попиту, проте замовники перевезень дуже часто відчують *дефіцит рухомого складу*. Аналіз зазначених у нижче наведеній Таблиці 1.3.1 даних, розрахованих на підставі наведеної у додатках статистичної інформації, дає можливість з'ясувати причини такого становища.

Проблема полягає у тому, що загальний робочий парк вагонів складає лише **66%** (**132 858** одиниць) від наявної загальної кількості. Слід особливо підкреслити, що ключовим і єдиним фактором формування такого становища є значний ступінь застарілості залізничного рухомого складу (вагонів), що належить АТ «Укрзалізниця», та його невідповідність вимогам Правил технічної експлуатації.

На сьогодні, унаслідок неефективного управління АТ «Укрзалізниця» своїми активами та нераціонального використання коштів, робочий парк АТ «Укрзалізниця» складає **48 535** вагонів, тобто **46%** від її загального парку та лише **37%** від усього робочого парку вагонів, наявного в Україні.

При цьому робочий парк приватних вагонів демонструє діаметрально протилежні показники: **88%** від усіх приватних вагонів та **63%** від загального робочого парку. Наведені дані є яскравим прикладом недосконалості та неефективності організації бізнес-процесів в АТ «Укрзалізниця» у порівнянні з приватним сектором. Крім того, спостерігається також неефективне використання АТ «Укрзалізниця» своїх виробничих потужностей, кількість яких вбачається надлишковою.

Як приклад, можна навести порівняння ТОВ «Лемтранс», яке оперує понад **21 тис.** вагонів та має лише **2 вагонних депо** (умовно **10 тис.** на 1 депо), та АТ «Укрзалізниця», яке оперує понад **105 тис.** вагонів та має близько **30 вагонних депо** (умовно **3,5 тис.** на 1 депо). Тобто *ефективність використання виробничих потужностей АТ «Укрзалізниця» майже у три рази нижча у порівнянні із приватними суб'єктами господарювання.*

Таблиця 1.3.1. Співвідношення загального і робочого парку станом на 01.11.2020

Власник	Вагонів усього	Частка у загальному парку, %	Робочий парк	Частка робочого парку, %	Частка у загальному робочому парку, %
АТ «Укрзалізниця»	105 461	53	48 535	46	37
Інші власники	95 377	47	84 323	88	63
Усього	200 838		132 858	66	

Вирішення цієї важливої **проблеми** полягає у доволі простому, як інституційно, так і організаційно, рішенні: невідкладне виведення (виділення) **операторів вантажних вагонів Укрзалізниці в окремі юридичні особи**, що поставить їх у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів рухомого залізничного складу.

Виходячи з вище викладеного, враховуючи результати опитування експертного середовища, аналіз співвідношення загального та робочого парку вантажних вагонів, що належать АТ «Укрзаліниця», а також приватним операторам рухомого залізничного складу, можна зробити такі **висновки**:

- 1) Частка вагонів, що належать приватним операторам рухомого залізничного складу, у загальній кількості робочого парку вагонів та за основними видами вагонів зростає.
- 2) Будь-яких **бар'єрів** входу на ринок надання в користування вагонів або виходу з нього (законодавчих обмежень, спеціальних умов – ліцензування, сертифікація тощо для набуття у володіння вагонів) під час дослідження **не виявлено**.
- 3) На ринку надання в користування вагонів уже існує можливість отримати під перевезення вагон або АТ «Укрзаліниця», або іншого власника, тобто **конкуренція між операторами рухомого залізничного складу вже існує**.
Водночас багато вантажовідправників скаржаться на дефіцит конкретних видів вагонів, особливо під час «сезонного» перевезення вантажів, що, крім інших чинників, може стримувати розвиток конкуренції на цьому ринку.
- 4) Сукупна частка приватних операторів рухомого залізничного складу в загальній кількості робочого парку вагонів складає **63%**, частка АТ «Укрзаліниця» – **37%**.
- 5) З огляду на вимоги¹ законодавства про захист економічної конкуренції **АТ «Укрзаліниця» протягом останніх років мало та на сьогодні має ознаки монопольного (домінуючого) становища на ринку надання в користування вагонів у межах України, оскільки у загальній кількості робочого парку більшості видів вагонів (крім цистерн, де частка становить 22%) частка АТ «Укрзаліниця» перевищувала та наразі перевищує 35%**.
- 6) Враховуючи недосконалість та технологічну неефективність організації бізнес-процесів АТ «Укрзаліниця» у порівнянні з приватними операторами рухомого складу, вбачається доцільним невідкладне **виділення операторів вантажних вагонів Укрзалізниці в окремі юридичні особи**, що виведе їх із-під впливу природньої монополії та поставить їх у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів рухомого складу.

¹ Статтею 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» визначені структурні показники, зокрема, «монопольним (домінуючим) вважається становище суб'єкта господарювання, частка якого на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо він не доведе, що зазнає значної конкуренції».

НАДАННЯ В КОРИСТУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця» і на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» є **суб'єктом природної монополії**.

Інфраструктура залізничного транспорту — технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (у тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадукі тощо), інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, повний перелік яких наведено у Технічному регламенті безпеки інфраструктури залізничного транспорту¹.

Ключовими елементами інфраструктури залізничного транспорту є магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, які є **державною власністю**, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» **на праві господарського відання та не підлягають приватизації**.²

На балансі АТ «Укрзалізниця» перебуває **41,6 тис. км³** головних, станційних, спеціальних і під'їзних колій, з яких експлуатується **39,4 тис. км⁴** (Додатки, Таблиця 17).

Структура залізничної колії АТ «Укрзалізниця» (дані 2020 р.), тис. км



До складу інфраструктури залізничного транспорту **не входить** залізнична інфраструктура, якою володіють суб'єкти господарювання і використовують її виключно для власних потреб та на якій працює рухомий склад таких суб'єктів, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту (так звані «об'єкти промислового залізничного транспорту»).

Всесвітній економічний форум (WEF) готує та оприлюднює щорічні звіти щодо Глобального індексу конкурентоспроможності (GCI) країн світу. Останні 5 років досліджується від **137** до **144** країн (Таблиця 1.3.2). Україна за якістю залізничної інфраструктури послідовно займала **25, 28, 34, 37** та **25** місце у 2019 р. (**-12** позицій).

¹ Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затверджений постановою КМУ від 11.07.2013 № 494

² Частина перша ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт»

³ Розгорнута довжина

⁴ Розгорнута довжина

Таблиця 1.3.2. Глобальний індекс конкурентоспроможності¹
Global Competitiveness Index (WEF Reports)

	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018	2019
Глобальний індекс конкурентоспроможності	76/144	79/140	85/138	81/137	83/140	85/141
Інфраструктура	68	69	75	78	57	57
Транспортна інфраструктура	88	91	-	87	-	59
Якість загальної інфраструктури	75	82	88	88	-	-
Якість дорожньої інфраструктури	139	132	134	130	123	114
Якість залізничної інфраструктури	25	28	34	37	37	25
Якість портової інфраструктури	107	108	96	93	77	68
Якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103	92	94	62

Погіршення стану залізничної колії та її пропускної здатності викликано некомпетентними діями керівництва АТ «Укрзалізниця», наслідком яких є неефективне управління активами, нераціональне використання коштів та систематичне невиконання необхідних обсягів ремонтів. За експертними оцінками вартість відкладених на майбутні періоди капітальних ремонтів колії перевищують **40 млрд грн**.

Аналіз наведеної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних² інформації (Таблиця 1.3.3) свідчить, що у 2020 р. ситуація наблизилась до критичної межі та має суттєві ознаки **загрози безпеці критичної інфраструктури**.

Наразі капітального ремонту і реконструкції потребують понад **11 тис. км** залізничних колій, або **28%** від загальної протяжності експлуатованих колій. Проте за 12 місяців 2020 р. виконано капітальний ремонт і реконструкція лише **160,7 км** колії, що складає менше **1,5%** від обсягу необхідних ремонтів та реконструкції.

Таблиця 1.3.3. Капремонт і реконструкція колії, 2020 р., км

	Потребують	Виконано	%
Головні	9 145,30	145,93	1,60
Станційні і спеціальні	1 874,60	14,46	0,77
Під'їзні	0	0,31	
Усього	11 019,90	160,70	1,46

З майже **27 тис. км** головних колій **34%** (понад **9 тис. км**) потребують капітального ремонту і реконструкції, на яких у 2020 р. виконано відповідних робіт лише на **145,93 км (1,6%** від потреби). Крім того, капітального ремонту і реконструкції потребують **1,87 тис. км (17%)** станційних і спеціальних колій, на яких за той же період виконано відповідних робіт лише на **14,46 км (0,77%** від потреби).

0,16 1,5%

Проведено капремонтів і реконструкції

11,02 28%

Потребують капремонта та реконструкції



Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних. https://data.gov.ua/dataset/dc4b9fe0-6888-4e6e-8bf6-c6b05baf32aa/resource/f7c76d96-2d8c-4865-84f0-65ed1d72b181/download/f22_12_2020.xlsx (враховано усі типи колій: головні, станційні, спеціальні, під'їзні)

¹ Global Competitiveness Report 2019 - Reports - World Economic Forum <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019>, Global Competitiveness Index 2017-2018 - Reports - World Economic Forum <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018>

² <https://data.gov.ua/organization/filii-hiots-pat-ukrзалізnyticia>

Експертне середовище серед першочергових заходів стабілізації технічного стану інфраструктури, зокрема, визначає такі:

- 1 Розділення функцій експлуатації, діагностики та ремонту інфраструктури.
- 2 Завершення в основному переходу на підрядний спосіб будівництва і ремонту інфраструктури шляхом виведення зі складу інфраструктури відповідних активів та утворення на їх основі господарських товариств (підрядних компаній).
- 3 **Доведення обсягів капремонту та реконструкції колії до 2,1 тис. км на рік**, що дозволить протягом 8 років ліквідувати усі відкладені ремонти.

Проте **вирішення ключової проблеми** — забезпечення належного фінансування ремонтів — наразі **вбачається проблематичним**, в першу чергу, унаслідок небажання керівництва АТ «Укрзалізниця» сфокусуватися на цьому завданні та здійснити необхідні заходи, вже передбачені законодавством та актами Уряду, зокрема:

- ◆ провести розрахунок¹ вартості послуг з надання доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування, розробити та подати на розгляд Мінінфраструктури пропозиції щодо внесення змін до Збірника тарифів;
- ◆ провести структурну реформу АТ «Укрзалізниця», зокрема розмежування діяльності з управління інфраструктурою, вантажними, пасажирськими перевезеннями та **забезпечити розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника** всередині АТ «Укрзалізниця»²;
- ◆ ліквідувати дисбаланс у структурі фінансування утримання і ремонтів основних засобів, шляхом запровадження передбаченої законом³ **інвестиційної складової** у тарифі та забезпечення прозорих умов визначення її розміру і подальшого використання коштів виключно на потреби інфраструктури;
- ◆ суму нарахованої амортизації на майно, передане АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, спрямовувати для фінансування капітальних вкладень на будівництво (реконструкцію, модернізацію) таких об'єктів, як це передбачено законом⁴.

¹ Розпорядження Уряду від 27.12.2019 р. № 1411-р Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-p#Text>

² Пункт 248 Плану пріоритетних дій на 2020 рік <https://gordonua.com/ukr/news/politics/potriben-zakon-jakij-viznachatime-obov-jazki-i-pokazniki-efektivnosti-nagljadovoji-radi-ukrzaliznitsi-nardep-skichko-1526132.html>

³ Частина 3 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»

⁴ Частина 4 ст. 5 Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>

Висновок:

- 1) АТ «Укрзалізниця», нехтуючи законодавчо визначеними обов'язками і можливостями, не провадить заходів щодо забезпечення прозорого, ефективного та адекватного фінансування утримання і ремонту державного майна, переданого товариству на праві господарського відання, у т.ч. залізничних колій.
- 2) Єдиним дієвим варіантом вирішення цієї проблеми залишається внесення відповідних **імперативних норм** до законодавства України в **частині зобов'язання** суб'єкта природної монополії, яким є АТ «Укрзалізниця» в сегменті надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, здійснити заходи щодо **розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника шляхом 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.**
- 3) Запровадження таких норм доцільно здійснити шляхом **імплементції нових законів** України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких вже зареєстровані у Верховній Раді України.

ОПИС БІЗНЕС-ПРОЦЕСУ «ЗАЛІЗНИЧНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ»

Функціонування ринку послуг перевезення вантажів залізничним транспортом обумовлюється кількома ключовими взаємодіями:

- 1» Взаємодія «**Вантажовідправник – Перевізник**».
- 2» Взаємодія суб'єкта, що бажає надавати послуги, та держави, в особі регулюючих та контролюючих органів, дозвільної системи, а також природної монополії, якою є АТ «Укрзалізниця». «**Підприємство – Держава** (Монополія)»

Взаємодія «Вантажовідправник – Перевізник»

Це бізнес-процес, що виникає між суб'єктами господарювання стосовно організації перевезення вантажу залізничним транспортом від станції відправлення до станції призначення відповідно до укладеного договору.

Загальні умови перевезення визначаються Цивільним кодексом України (далі — ЦК України), законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами та правилами. Відповідно, умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються спеціальними нормативно-правовими актами, зокрема транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами.

ЦК України у главі 64 (статті 908 – 928) визначає загальні умови перевезення, у тому числі такі, що обумовлюють перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування.

*Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК України, **договір перевезення є єдиною підставою виникнення зобов'язань із перевезення вантажу.***

Договори перевезення належать до договорів про надання послуг, *особливість* яких полягає в тому, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка їх надає. При цьому договори перевезення транспортом загального користування є публічними (ЦК України ст. 915), що *накладає певні додаткові обов'язки на Перевізника* (ЦК України ст. 633).

Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі, його укладення підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами), зокрема Статутом залізниць України.

За договором перевезення вантажу одна сторона (*перевізник*) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (*відправником*) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договору перевезення вантажу. (ЦК України ст. 909)

Для розуміння укладеності та дійсності саме **Договору про організацію перевезень вантажів залізничним транспортом** необхідно визначити сторони, зокрема їх ключові права та обов'язки, предмет та інші істотні умови. Наразі нормативне поле не містить *однозначного визначення*.

Враховуючи, що *вантажовідправник* може не бути власником вантажу, проте бути платником за договором або виконувати інші завдання і функції від

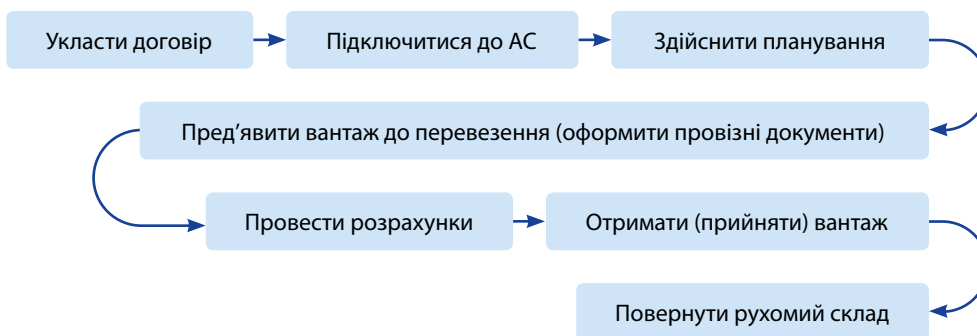
імені та за дорученням власника та/або одержувача вантажу, пропонується використовувати уніфіковане визначення Замовник послуги з перевезення вантажу — далі **Замовник**. Такий підхід дасть можливість комплексно визначити сторону договору, яка є споживачем послуги перевезення.

Стороною договору, що надає послугу з перевезення, є **Перевізник**, який зобов'язується доставити довірений **Замовником** вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а також **несе відповідальність** за прострочення доставки вантажу, його втрату, нестачу, псування або пошкодження (ЦК України ст. 909, 923, 924).

Єдиним в Україні **перевізником** вантажів залізничним транспортом загального користування є **АТ «Укрзалізниця»**.

Замовником може бути будь-який суб'єкт господарювання¹, **зареєстрований платником податків** в Україні. При цьому, під час укладення договору необхідно надати, зокрема, таку інформацію²: ідентифікаційний код для юридичних осіб, реєстраційний номер облікової картки платника податків (РНОКПП) для фізичних осіб – підприємців; власний код для нерезидентів.

Послідовність дій Замовника з метою отримання послуги перевезення



1. Замовник зобов'язаний укласти договір з Перевізником, оскільки договір перевезення є єдиною підставою виникнення зобов'язань із перевезення вантажу.

АТ «Укрзалізниця» укладає з кожним вантажовідправником (Замовником перевезень) **Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, предметом** якого є організація та здійснення перевезення вантажів, надання вантажного вагону для перевезення, інших послуг, пов'язаних з організацією перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт, імпорт) у власних вагонах Перевізника, вагонах залізниць інших держав та / або вагонах Замовника, пов'язаних з цим супутніх послуг (далі — послуги) і проведення розрахунків за ці послуги.

У розумінні Договору, користування вагоном не є орендою майна, а плата за користування власним вагоном Перевізника не є орендною платою.

Відповідальним підрозділом щодо взаємодії з клієнтами у частині договірної роботи є Філія **«Центр транспортної логістики»** АТ «Укрзалізниця» (далі — **ЦТЛ**).

Сайт: <http://uz-cargo.com/common.html>

Договір оприлюднюється і підписується **виключно в електронній формі** на сайті ЦТЛ. Договір діє з дня укладення, але не раніше дати введення в дію, що визначається Перевізником у повідомленні про оприлюднення Договору,

¹ Перевізник не має права відмовитися від укладення публічного договору за наявності у нього можливостей надання споживачеві відповідних послуг та у разі необґрунтованої відмови від такого договору він має відшкодувати збитки, завдані споживачеві такою відмовою (ч. 4 ст. 633 ЦК України).

² Додаток 2-1 до Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом "Заява про прийняття в цілому пропозиції (акцепт) укладення Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом". <http://uz-cargo.com/contractcarriage.html>

здійсненого на веб-сайті <http://uz-cargo.com/>, та діє до його припинення. Дата введення в дію не може бути раніше 30 днів з дня оприлюднення Договору.

У цьому дослідженні розглядається редакція **Договору про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом** (далі — Договір), яка діє з 20.10.2020 та містить, зокрема, такі загальні умови:

- 1) Договір є публічним договором, за яким Перевізник бере на себе обов'язок здійснювати надання послуг, пов'язаних з організацією та здійсненням перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування кожному, хто до нього звернеться. **Умови публічного договору встановлюються однаковими для всіх замовників, крім тих, кому за законом надані відповідні пільги.**
 - 2) Договір, з урахуванням змін до нього, оприлюднюється Перевізником як публічна пропозиція для укладення на веб-сайті <http://uz-cargo.com/>, з накладенням кваліфікованого електронного підпису (далі – КЕП).
 - 3) Договір укладається шляхом надання Перевізником пропозиції укласти Договір (оферти) і прийняття в цілому пропозиції (акцепту) другою стороною. Приймаючи пропозицію укласти Договір, друга сторона засвідчує, що ознайомилась та згодна з усіма умовами Договору.
 - 4) Умови Договору, що потребують визначення окремих параметрів їх надання (окрему станцію надання послуг, ін.) набувають сили і **застосовуються** у відносинах Сторін шляхом **надання** Перевізником пропозиції укласти такі додаткові умови до Договору (оферти), **прийняття** пропозиції (акцепту) Замовником та **підтвердження її прийняття** Перевізником з підтвердженням таких умов надання послуг. Приймаючи пропозицію отримання послуг на умовах, що потребують визначення окремих параметрів їх надання, Замовник засвідчує, що ознайомився та згоден з такими умовами.
 - 5) Перевізник, за результатом розгляду заяви (акцепту), направляє другій стороні у власній інформаційній системі повідомлення з накладенням КЕП:
 - ♦ або про мотивоване повернення без розгляду заяви (акцепту) із зазначенням причин для такого повернення;
 - ♦ або про дату укладення договору, присвоєння Замовнику коду Замовника як платника, коду вантажовідправника/ вантажоодержувача. Код платника є номером Договору з Замовником.
- До отримання повідомлення про укладення Договору, друга сторона має право відкликати свою заяву (акцепт) про прийняття пропозиції укласти Договір.
- 6) Договір є укладеним з дня надання Замовнику Перевізником Інформаційного повідомлення про укладення Договору, але не раніше дня введення його в дію відповідно.
 - 7) Замовник зобов'язаний самостійно та регулярно ознайомлюватися зі змінами до Договору, направлені Перевізником документами та повідомленнями, іншою інформацією щодо надання послуг, розміщеними в інформаційних системах Перевізника.

На сайті ЦТЛ існує сторінка «[Порядок укладання договору](#)», яка містить такі розділи:

[Порядок отримання доступу до АС Клієнт-УЗ для подальшого укладення договору](#)

[Інструкція щодо укладення договору в АС «Клієнт УЗ»](#)

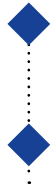
[Перелік документів необхідних для укладення договору в АС «Клієнт УЗ»](#)

Проте, спочатку треба підключитися до автоматизованих систем (АС) Перевізника. (Див. наступний пункт)

2. Замовник зобов'язаний підключитися до автоматизованих систем (АС) АТ «Укрзалізниця» та отримати кваліфікований електронний підпис (КЕП).

АС Клієнт

АС Клієнт УЗ — автоматизована система з оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів залізничним транспортом України через мережу Інтернет безпосередньо на своєму робочому місці та передбачає такі варіанти експлуатації:



- Робота в режимі формування та обробки електронних даних перевізних документів та підготовки паперової форми перевізних документів;
- Робота в режимі формування та обробки електронних перевізних документів із застосуванням ЕЦП.

Система АС Клієнт УЗ розроблена з метою надання клієнту залізничного транспорту сервісу для оформлення перевезення вантажів згідно з вимогами Правил перевезень вантажів залізничним транспортом України, відповідно до яких на кожне перевезення вантажу необхідно надавати в товарні контори залізничних станцій електронні дані перевізного документу та комплект паперових перевізних документів — накладну.

Електронні дані перевізних документів, що формуються в АС Клієнт УЗ, за структурою та форматом відповідають чинним нормативним документам Укрзалізниці та вимогам автоматизованих систем, що застосовуються в організації автоматизації документообігу на залізничному транспорті.

Інформація про роботу в системі АС Клієнт.

АС Месплан

Автоматизована система документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування планів (АС Месплан) створена для керування вагонним парком Укрзалізниці та можливості більш зручного способу замовлення вагонів під навантаження клієнтами залізничного транспорту України.

Інформація по роботі в системі АС Месплан.

АЦСК Укрзалізниці

Відповідно до чинного законодавства, Укрзалізниця та інші підприємства, що входять до її складу, як державні підприємства повинні використовувати лише посилені сертифікати ключів, які обслуговуються в акредитованому центрі сертифікації ключів (АЦСК).

Центр сертифікації ключів (ЦСК) та використання технології електронного цифрового підпису (ЕЦП) дозволяє набути юридичного статусу документам, що пересилаються в електронному вигляді між підрозділами апарату АТ «Укрзалізниця», залізницями, організаціями, підприємствами, установами залізничного транспорту, а також між філіями АТ «Укрзалізниця» та їхніми клієнтами, що суттєво прискорює виробничий процес і надає гарантію цілісності та достовірності переданій електронній інформації.

Інформація про АЦСК Укрзалізниці

На сайті ЦТЛ також існує «Інструкція щодо перевірки КЕП (ЕЦП)»

Інструкція (перевірка КЕП)

3. *Перевезення вантажів Замовника здійснюється виключно на підставі місячних планів перевезення, які формуються Замовником та підтверджуються Перевізником відповідно до Правила планування перевезень вантажів та умов Договору.*

Зокрема **Замовник зобов'язаний:**



Надавати або організовувати надання місячних замовлень на перевезення відповідно до Правил планування перевезень вантажів через автоматизовану систему планування перевезень вантажів (далі — Система планування перевезень) з проставленням ознаки, що містить умови надання послуг за наявності.



До початку навантаження здійснювати проставлення електронної заявки на подачу вантажних вагонів відповідно до плану перевезень, а для власних вагонів Перевізника – за три доби до дати навантаження.

4. *Замовник зобов'язаний забезпечувати належне оформлення перевізних документів із зазначенням коду платника Замовника.*

Договір перевезення залізничним транспортом оформляється накладною, яка супроводжує вантаж на усьому шляху його слідування і на станції призначення видається одержувачеві разом з вантажем. Накладна *складається відправником*, який *відповідає* за усі наслідки неправильності, неточності або неповноти зазначених у ній відомостей. Перевізник має право, проте не зобов'язаний, перевіряти достовірність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній. *Договір вважається укладеним з моменту здачі вантажу до перевезення разом з накладною.* Перевізник робить на накладній відповідну відмітку, а в підтвердження прийому вантажу до перевезення видає відправнику *вантажу квитанцію*. Форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Міністерством інфраструктури України.

Юридичне значення накладної полягає в тому, що: а) вона є обов'язковою письмовою формою договору; б) доводить факт укладення договору і містить його зміст; в) дає право особі на пред'явлення претензій та позовів до транспортної організації у разі неналежного виконання договору перевезення.

На залізничному транспорті накладна є одночасно договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Заставне право діє, поки вантаж перебуває у віданні залізниці. Якщо відправник (одержувач) не здійснить на користь залізниці належні їй платежі, залізниця використовує заставне право і реалізує вантаж після закінчення передбаченого Правилами граничного терміну його зберігання. Граничний термін зберігання не повинен перевищувати 30 діб (ст. 51 Статуту залізниць України).

5. *Замовник зобов'язаний сплачувати послуги Перевізника та інші платежі, належні Перевізнику за Договором, з сум внесеної передоплати за кодом платника.*

Замовник зобов'язаний сплачувати провізні платежі за перевезення вантажу у власному вагоні Перевізника (крім транспортерів Перевізника, проїзду бригад супроводження транспортерів та вагонів для проїзду цих бригад), які складаються з:



плати за перевезення (провізної плати) навантаженого власного вагону Перевізника та інших платежів, які визначаються за тарифом, визначеним у Збірнику тарифів встановленим для власного вагону перевізника;



компенсації витрат на перевезення у порожньому стані власного вагону Перевізника, яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, скориговану на коефіцієнт порожнього пробігу, зазначеного в Додатку 1-2 до Договору. У випадку оформлення відправки вантажу на експорт сплачуються **додаткові збори**,

передбачені п. 5, 7 розділу III Збірника тарифів, окремо для завантаженого та порожнього вагонів;



плати за використання власного вагону Перевізника в процесі надання послуг з перевезення вантажів (у вантажному та порожньому рейсах) за нормативний строк доставки.

Розрахунки за Договором здійснюються через філію «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» АТ «Укрзалізниця».

6. Замовник зобов'язаний повернути порожній рухомий склад Перевізнику відповідно до розміщеної на сайті <http://uz-cargo.com/> інструкції на повернення власних вагонів Перевізника.

Під час операцій навантаження і вивантаження замовник зобов'язаний запобігати пошкодженню вагонів та забезпечувати їх експлуатацію відповідно до Міждержавного стандарту ДСТУ (ГОСТ) 22235:2015 «Вагони вантажні магістральних залізничних доріг колії 1520 мм. Загальні вимоги щодо забезпечення збереження під час завантажувально-розвантажувальних та маневрових робіт» (ГОСТ 22235-2010, IDT) та Правил перевезення вантажів.

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ ТА ОПЕРАТОРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ З АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ТА ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЇХНЬОГО ВИРІШЕННЯ

За результатами аналізу отриманої від учасників ринку інформації узагальнено основні проблемні питання взаємодії з АТ «Укрзалізниця» та пропозиції стосовно шляхів їх вирішення.

Основними перевагами користування вагонами АТ «Укрзалізниця» для суб'єктів господарювання є:

- ◆ вагони курсують всією територією України та *іноді можуть* бути залучені на більш вигідних умовах, ніж вагони інших власників/операторів;
- ◆ наявність великого універсального парку вагонів;
- ◆ наявність власних тягових та маневрових локомотивів;
- ◆ наявність власних депо з ремонту та обслуговування вагонів та локомотивів;
- ◆ можливість добового оперативного планування, де заявку на забезпечення вагонами можна подавати за одну добу до моменту початку її реалізації, у порівнянні з умовами подання заявки на забезпечення вагонами за 5-6 діб в інших власників вагонів;
- ◆ гнучкість — можливість проводити відвантаження в усіх необхідних напрямках;
- ◆ першочерговий пропуск залізничними коліями, проведення ремонту на всіх без винятку вагоноремонтних підприємствах.

Основні проблеми взаємодії вантажовідправників та операторів залізничного рухомого складу з АТ «Укрзалізниця»:

- ◆ обмежений доступ до отримання вагонів, їх нерівномірний розподіл між вантажовідправниками, а також зношеність більшості вантажного вагонного парку в поєднанні із суттєво нижчою ціною призводить до дефіциту цих вагонів;
- ◆ відсутність *необхідної кількості* робочого парку локомотивів як магістральних — для перевезень шляхами загального користування, так і маневрових — для виконання внутрішньостанційних перевезень (подавання й збирання вагонів, формування потягів). Усе це призводить до значного збільшення часу, необхідного для прямування рухомого складу, як у навантаженому, так і в порожньому станах;
- ◆ недопуск на колії загального користування приватних магістральних локомотивів;
- ◆ незадовільний технічний і санітарний стан вагонного парку, незадовільна реалізація заявок щодо забезпечення вагонами (діє фактор вибіркового ставлення під час розподілу вагонів між промисловими підприємствами регіону), систематична подача брудних порожніх вагонів під навантаження, наявність застарілих моделей напіввагонів з малою місткістю, що обмежує їх використання. *За відмову від вагона залізниця стягує штраф;*

унаслідок дефіциту справного вагонного парку АТ «Укрзалізниця» суб'єктам господарювання доводиться власними силами підтримувати нормальний стан вагона (зачистка, промивання), а в цей же час нараховується плата за користування вагоном;

порушення строків доставки; вагони, які за нормативним строком доставки повинні перебувати в дорозі **7-8** днів, фактично можуть прямувати в пункт призначення протягом **20** діб. Також вагони простоюють тижнями на проміжних станціях у «залишених поїздах», як наслідок, порушуються строки доставки вантажу за контрактами, що тягне за собою штрафні санкції від покупців, псування вантажу під час перевезення, вимушене повернення вантажу на станцію навантаження;

під час укладання договорів з АТ «Укрзалізниця» та її підпорядкованими підрозділами, положення договорів щодо вартості послуг, відповідальності сторін за невиконання обов'язків тощо враховують лише одноосібну позицію АТ «Укрзалізниця» і не передбачають можливості внесення змін до договору на пропозиції замовників послуг;

непрозора система пломбування (не дозволяється додаткове пломбування вагонів власними пломбами відправника із внесенням відомостей про це до накладної)

АТ «Укрзалізниця» першочергово забезпечує доступ до об'єктів інфраструктури (накопичення на сортувальних станціях, рух шляхами загального користування, подавання/збирання на/із місць навантаження/вивантаження, ремонт вагонів) рухомого складу АТ «Укрзалізниця» без урахування потреб у послугах та прав інших замовників послуг щодо доступу до об'єктів інфраструктури;

плата за повернення вагона. Замовник вантажоперевезення має оплачувати повернення вагонів із кінцевого пункту призначення вантажу або самостійно домовлятися про зворотне завантаження. Наявні випадки нераціонального використання вагонів АТ «Укрзалізниця» — замість погодження задіяння вагонів під подвійні операції, за наявності замовлень вантажовідправника, рухомий склад АТ «Укрзалізниця» повертається в порожньому стані;

короткий пільговий час для завантаження вагона (**45** годин) і висока плата за перевищення пільгового часу. Враховуючи періодичну неспроможність АТ «Укрзалізниця» надавати свої вагони через експедиторів вчасно (які не відповідають за колії, локомотиви і т. д.), пільговий час завантаження є необґрунтовано коротким;

недосконале планування перевезень — підтверджені АТ «Укрзалізниця» обсяги перевезень до початку періоду часто не збігаються із фактичним виконанням заявок вантажовідправників; відсутність гарантій щодо виконання заявок на забезпечення рухомим складом та штрафних санкцій у разі їх невиконання. Забезпечення вагонами здійснюється залежно від технічної можливості АТ «Укрзалізниця», має непрогнозований та ситуативний характер;

введення конвенційних обмежень (заборон) на перевезення залізницями, на окремих станціях та напрямках, закриття (призупинення роботи) працюючих станцій, обґрунтовуючи зазначене їх нерентабельністю;

пропускна спроможність прикордонних переходів не задовольняє потреб експортерів, що сповільнює оборотність вагонів;

◆ недосконалість, непрозорість та неконтрольованість тарифної політики АТ «Укрзалізниця», що дає змогу безсистемно підвищувати вартість послуг та виводити окремі складові залізничних тарифів з-під державного регулювання. Постійне підвищення плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця», необґрунтоване підвищення вартості послуг, пов'язаних із перевезеннями вантажів декілька разів на рік.

Пропозиції щодо шляхів вирішення наведених проблем:

◆ запровадження Державних цільових програм щодо оновлення рухомого складу;

◆ підвищення якості послуг АТ «Укрзалізниця» під час здійснення перевезень у вагонах цього перевізника та у вагонах, що є власністю інших суб'єктів;

◆ **утримання робочого парку локомотивів у необхідній кількості**, яка відповідає наявним обсягам перевезень вантажів та рухомого складу;

◆ оновлення локомотивного парку;

◆ **демонополізація ринку локомотивної тяги** (створення належної законодавчої бази та видача дозволів на використання приватної тяги на магістральних коліях);

◆ приведення у відповідність до встановлених норм показників швидкості руху рухомого складу на коліях загального користування;

◆ організація необхідного матеріально-технічного забезпечення вагоноремонтних підприємств, що підпорядковані АТ «Укрзалізниця», вагоноремонтних депо і розміщених на вантажних станціях пунктів технічного огляду рухомого складу;

◆ відновлення обов'язкової практики погодження та схвалення Урядом України (як єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця») змін до будь-яких складових вартості залізничних перевезень, що перевищує прогностичний рівень інфляції поточного року, в т. ч. на вагонну складову. До моменту прийняття законів щодо залізничного транспорту та регулятора у сфері транспорту (НКРТ) **рішення** може полягати у внесенні змін до Збірнику тарифів та запровадженні «Методики формування вартості перевезень вантажів та пов'язаних з цим послуг», затвердженій Кабінетом Міністрів України.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

- 1) Внаслідок географічних особливостей держави та структури реального сектору економіки, особливо експортно-орієнтованих сегментів, залізничний транспорт є ключовою ланкою усього вантажного транспортно-логістичного комплексу України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.
- 2) Інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця» і на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії.
- 3) АТ «Укрзалізниця» — єдиний суб'єкт господарювання, який протягом 1991-2020 рр. діяв на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування у межах України і займав на цьому ринку монопольне (домінуюче) становище із часткою **100%**.
- 4) Відповідно до висновків АМКУ АТ «Укрзалізниця»:
 - ◆ є єдиним перевізником, який може використовувати власні локомотиви на залізничних коліях загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури;
 - ◆ може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті, для забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування;
 - ◆ протягом 2017-2018 років займало монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України із часткою **100%**.
- 5) Частка вагонів, що належать приватним операторам рухомого залізничного складу, в загальній кількості робочого парку вагонів та за основними видами вагонів зростає.
- 6) Будь-яких бар'єрів входу на ринок надання в користування вагонів або виходу з нього (законодавчих обмежень, спеціальних умов – ліцензування, сертифікація тощо для набуття у володіння вагонів) під час дослідження не виявлено.
- 7) На ринку надання в користування вагонів уже існує можливість отримати під перевезення вагон або АТ «Укрзалізниця», або іншого власника, тобто конкуренція між операторами рухомого залізничного складу вже існує.

Водночас багато вантажовідправників скаржаться на дефіцит конкретних видів вагонів, особливо під час «сезонного» перевезення вантажів, що, крім інших чинників, може стримувати розвиток конкуренції на цьому ринку.
- 8) Сукупна частка приватних операторів рухомого залізничного складу у загальній кількості робочого парку вагонів складає **63%**, частка АТ «Укрзалізниця» — **37%**.
- 9) З огляду на вимоги¹ законодавства щодо захисту економічної конкуренції АТ «Укрзалізниця» протягом останніх років мало та на сьогодні має ознаки монопольного (домінуючого) становища на ринку надання в користування вагонів у межах України, оскільки у загальній кількості робочого парку більшості видів вагонів (крім цистерн, де частка становить **22%**) частка АТ «Укрзалізниця» перевищувала та наразі перевищує **35%**.

¹ Статтею 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» визначені структурні показники, зокрема, «монопольним (домінуючим) вважається становище суб'єкта господарювання, частка якого на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо він не доведе, що зазнає значної конкуренції».

10

Враховуючи недосконалість та технологічну неефективність організації бізнес-процесів АТ «Укрзалізниця» у порівнянні з приватними операторами рухомого складу, вбачається доцільним невідкладне *виділення операторів вантажних вагонів Укрзалізниці в окремі юридичні особи*, що виведе їх із-під впливу природної монополії та поставить їх у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів рухомого складу.

11

АТ «Укрзалізниця», нехтуючи законодавчо визначеними обов'язками і можливостями, протягом останніх років не здійснює заходи щодо забезпечення прозорого, ефективного та адекватного фінансування утримання і ремонту державного майна, переданого товариству на праві господарського відання, у т.ч. залізничних колій.

Єдиним дієвим варіантом вирішення проблеми залишається внесення відповідних *імперативних норм* до законодавства України в частині зобов'язання суб'єкта природної монополії, яким є АТ «Укрзалізниця» в сегменті надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, здійснити заходи щодо *розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника*, шляхом 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.

Запровадження таких норм доцільно здійснити шляхом імплементації нових законів України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких вже зареєстровані у Верховній Раді України.

2 | АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

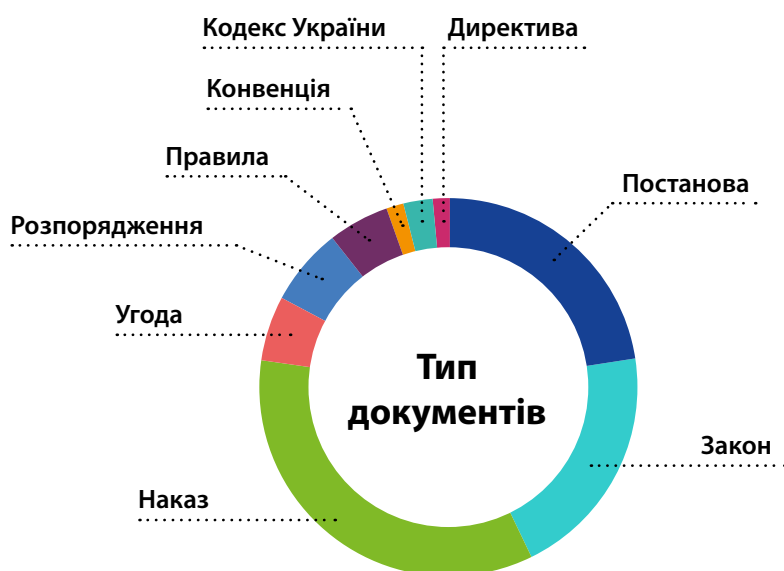
2.1.

ОПИС ЧИННОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Законодавство про залізничний транспорт складається із Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

Відповідно до частини першої статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт — виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

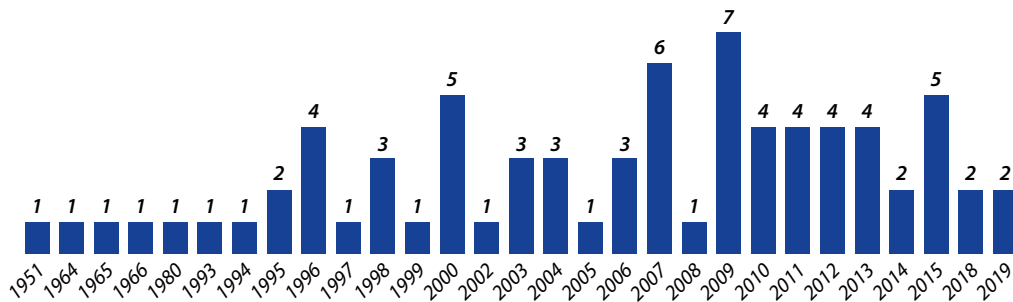
Ринок залізничних вантажних перевезень врегульований **75** нормативно-правовими актами (НПА)¹. З яких лише **15** — це Закони України і **8** — міжнародні угоди та конвенції. Інші **52** регуляторні акти є підзаконними нормативно-правовими актами різної форми (постанови, накази, розпорядження, правила, статuti, збірники тарифів) та видані **10**-ма різними суб'єктами, перелік яких включає акти кількох міністерств, АТ «Укрзалізниця», Державного комітету ядерного регулювання України та навіть органів влади СРСР.



Така велика кількість чинних нормативно-правових актів, які не лише об'ємні за обсягом, а й у деяких випадках є неактуальними, незаконними та містять суперечності, є тягарем для бізнесу. Споживачі послуг перевезень (відправники та одержувачі) згідно з принципом правової визначеності мають право на прості, зрозумілі та передбачувані правила, з тексту яких можна встановити наслідки своїх дій, зокрема самостійно обрахувати тариф на перевезення або встановити повний і вичерпний перелік вимог для перевезення.

¹ Повний перелік нормативно-правових актів, які регулюють ринок залізничних вантажних перевезень у Додатку 18

Документи по роках



5 НПА прийняті до 24 серпня 1991 року (проголошення незалежності України) органами влади СРСР, проте досі залишаються чинними. Серед них — Статут залізниць СРСР (1964 р.)¹, який залишається чинним попри те, що у 1998 році був затверджений Статут залізниць України², та Правила перевезень небезпечних вантажів (1965 р.)³, хоча одночасно чинним є однойменний документ, затверджений Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України у 2008 році⁴.

Аналіз відповідності регулювання ринку зобов'язанням України із наближенням його до законодавства ЄС за угодою про асоціацію

Положення щодо транспорту в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС⁵ передбачені:

- 1 У Розділі IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею». Головним чином, у контексті лібералізації транспортних послуг, включаючи міжнародний морський транспорт (морські перевезення між портами України) та держав-членів ЄС чи третіх країн), передумов для взаємного доступу на ринок для автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також авіаційного транспорту.
- 2 У Розділі V «Економічне та галузеве співробітництво» (Глава 7 «Транспорт») у контексті співробітництва у транспортній сфері. Співробітництво охоплює розвиток сталої національної транспортної політики; розвиток галузевих стратегій щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність; розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної із Транс'європейською транспортною мережею TEN-T (додаток XXXIII); приєднання до міжнародних транспортних організацій та угод; науково-технічне співробітництво та обмін інформацією; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій.
- 3 У Додатку XXXII до Глави 7 «Транспорт». Додаток визначає перелік директив та регламентів ЄС, до яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство відповідно до встановлених термінів у таких тематичних сферах: (а) автомобільний транспорт (9 директив, 3 регламенти); (б) залізничний транспорт (7 директив, 4 регламенти); (в) авіаційний транспорт (укладення Угоди про спільний авіаційний простір, яка передбачає впровадження 64 актів законодавства ЄС); (г) морський транспорт (14 директив, 6 регламентів); (г) внутрішній водний транспорт (6 директив).

¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0270400-64#Text>

² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>

³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008400-65#Text>

⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0180-09#Text>

⁵ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/conv#Text

Конкретні заходи і часові рамки для наближення законодавства України до законодавства ЄС у транспортній сфері визначені в Плані заходів з виконання Угоди про асоціацію, що був затверджений Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року (зі змінами)¹.

Угода про асоціацію має на меті реформування сектору залізничного транспорту в Україні і поступову лібералізацію ринку пасажирських та вантажних перевезень залізничним транспортом. Як і у випадку з іншими видами транспорту, це потреби рівного доступу до об'єктів інфраструктури та вдосконалення стандартів технічної та технологічної якості.

Одна з проблем, пов'язаних із досягненням взаємозамінності залізничних мереж у ЄС, полягає в тому, що три країни Східного партнерства все ще працюють із використанням російського стандарту ширини залізничних колій, які дорівнюють **1520 мм** і є ширшими в порівнянні з європейським стандартом, що становить **1435 мм**. Фінляндія наразі пропонує технічний досвід для Групи з підтримки України з метою допомогти організувати залізничні з'єднання в ефективний, з точки зору витрат, спосіб, зокрема, шляхом використання обладнання заміни ходових частин вагонів у пунктах перетину кордону.

У сфері залізничного транспорту Україна повинна привести у відповідність своє законодавство стосовно: (а) доступу до ринку та інфраструктури (розподіл між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями, ліцензування залізничних підприємств, розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою, конкурентоздатність вантажних перевезень); (б) технічних умов та техніки безпеки (безпека залізниць, сертифікація безпеки, сертифікація машиністів локомотивів та поїздів); (в) стандартизації рахунків і статистики (спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту); (г) інтероперабельності; (ґ) комбінованих перевезень; (д) громадських пасажирських перевезень, прав та обов'язків пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Які ж акти ЄС в залізничній сфері слід імплементувати відповідно до Угоди про асоціацію?

Доступ до ринку та інфраструктури

- ◆ Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства
- ◆ Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств
- ◆ 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
- ◆ Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень

¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#n10>

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 пропускну здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях)
- ◆ Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства

Стандартизація рахунків та статистики

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

Інтероперабельність

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

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

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

З метою гармонізації законодавства України у сфері залізничного транспорту до законодавства  Європейського Союзу МІУ, Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури за участі бізнесу та АТ «Укрзалізниця» було розроблено **законопроект «Про залізничний транспорт України»**, який 06.09.2019 зареєстровано за № 1196-1 у Верховній Раді України (ВРУ) за поданням групи народних депутатів України.

Його мета — лібералізація у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень з урахуванням основних вимог законодавства  ЄС.

Передбачено нову модель ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським залізничним системам. Визначено основні вимоги, обов'язки та права оператора інфраструктури, перевізника, основні вимоги до залізничного рухомого складу та основи діяльності операторів залізничного рухомого складу.

Джерелами *acquis communautaire*, що регулюють питання, які належать до сфери правового регулювання проекту акта, є:

- ◆ Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства;
- ◆ Директива Ради 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств;
- ◆ Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 р. про розподілення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою;
- ◆ Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 р. про безпеку на залізницях у Співтоваристві, якою внесено зміни до Директиви 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях);
- ◆ Директива 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, та поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві (Офіційний вісник ЄС, L 315, 13.12.2007, с. 51);
- ◆ Директива 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства;
- ◆ Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами, що скасовує Регламенти Ради (ЄЕС) №№ 1191/69 і 1107/70;
- ◆ Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом;
- ◆ Регламент (ЄС) 1192/69 Європейського Парламенту та Ради від 26 червня 1969 р. про спільні правила стандартизації рахунків залізничних підприємств.

Зараз Міністерство інфраструктури України працює над розробленням відповідних проектів актів: уже розроблено проект ліцензійних умов, триває розроблення методики визначення плати за доступ до залізничної інфраструктури, методичних рекомендацій для розроблення залізничними підприємствами систем управління безпекою, правил рівноправного доступу до залізничної інфраструктури.

Крім того, триває співробітництво з Європейським залізничним агентством (ERA) з питань інтероперабельності залізничних колій (система простору 1520), зокрема, утворено Контактну групу, якою проводиться робота щодо внесення показників колії простору 1520 до Технічних специфікацій інтероперабельності  ЄС.

Розпочато роботу щодо запровадження пілотного проекту контрактного замовлення суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів відповідно до Регламенту 1370/2007/ЄС про громадські послуги з перевезення пасажирів залізничним і автомобільним транспортом. У тому числі, проводиться вивчення досвіду з питань запровадження зобов'язань держави щодо замовлення суспільно важливих перевезень (Public Service Obligations). У рамках запровадження в окремих областях України (Дніпропетровська та Запорізька області) пілотного проекту Європейський інвестиційний банк надає технічну допомогу з цього питання.

Проводиться спільна робота разом з європейськими експертами щодо розробки пілотного проекту Системи управління безпекою та щодо методики розрахунку плати за доступ до інфраструктури.

Розроблено проект Ліцензійних умов діяльності з перевезення залізничним транспортом (ліцензія перевізника) відповідно до Директиви 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничної галузі.

З метою формування ефективного механізму оцінки відповідності залізничних систем і підсистем технічним специфікаціям інтероперабельності, ухваленим Директивою 2008/57/ЄС про оперативну сумісність залізничних систем у межах Співтовариства, прийнято постанову КМУ від 03.10.2018 № 797 «Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту».

З метою забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг з 19.02.2018 було дерегульовано вагонну складову у тарифі на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України у вагонах власності АТ «Укрзалізниця» шляхом прийняття розпорядження КМУ від 01.02.2017 № 64 «Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209» та наказу МІУ від 07.12.2017 № 425 «Про внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

З метою покращення якості послуг видано наказ¹ МІУ від 01.02.2019 № 74 щодо змін до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

З метою підготовки залізничного транспорту до відкриття та лібералізації ринку залізних перевезень, передбачених Угодою про асоціацію:

1 Здійснюється структурна реформа АТ «Укрзалізниця», яка відповідно до пункту 1864 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію² передбачає в строк до 31.10.2022 відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень, зокрема організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині товариства, створення вагонних компаній, розроблення та затвердження плану ліквідації перехресного субсидування тощо.

Виконання цього завдання є найпершою умовою справедливого доступу до інфраструктури. Також трансформація державної залізничної компанії за видами бізнесу дозволить забезпечити прозорість фінансових потоків всередині товариства, підвищити якість управління кожним видом діяльності³.

Крім того, проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця» передбачено в Основних засадах здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця»⁴.

2 Проводиться апробація функціонування майбутньої моделі ринку залізничних перевезень на підставі актів КМУ «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування»⁵ та «Про затвердження Плану заходів з реформування залізничного транспорту»⁶.

1 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0243-19#>

2 Постанова КМУ від 25.10.2017 № 1106 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-n#Text>

3 МІУ: Реформи залізничного транспорту <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichn>

4 Постанова КМУ від 12.06.2019 № 628

5 Постанова КМУ від 04.12.2019 № 1043

6 Розпорядження КМУ від 27.12.2019 р. № 1411-р

Зазначений План заходів першим завданням - «Забезпечення відкриття ринку залізничних перевезень» зобов'язує Мінінфраструктури разом з Укрзалізницею виконати два важливих елементи, зокрема:



пп. 3 Реалізація експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування до кінця 2020 р.;



пп.6 Здійснення попереднього розрахунку тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування стратегічного значення до кінця 2020 р.

Важливою проблемою на шляху досягнення цілей та завдань Угоди про асоціацію є відсутність затвердженого КМУ Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року¹.

Також на виконання Директиви 2012/34/ЄС про створення єдиного європейського залізничного простору було підготовлено кілька законопроектів **«Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту»**, що пов'язаний із законопроектом «Про залізничний транспорт».

Створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (далі — НКРП), триває вже 20 років і є нагальним питанням. Повноваження такого органу вже закріплені у чинних законах (зараз їх тимчасово виконує Міністерство інфраструктури України), а ефективна і неминуча у найближчому майбутньому реформа залізничного транспорту неможлива без створення НКРП.

Експерти BRDO проаналізували законопроект №3927 «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», що був зареєстрований народними депутатами та звернули увагу на низку проблемних питань, що може завадити створенню дієвого і ефективного регулятора при його прийнятті².

Експерти BRDO напрацювали альтернативний законопроект, який не лише виправляє усі недоліки законопроекту №3927 у частині неконституційності й невідповідності європейським зобов'язанням, а й пропонує значно більше гарантій для сталої, безперебійної роботи незалежної та професійної НКРП. За основу законопроекту BRDO, подібно до проекту №3927, взято текст Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг» у редакції, яка містила найбільше вимог до прозорості роботи НКРП та гарантувала якнайширше залучення громадських організацій та бізнесу до обговорення проектів рішень. При підготовці проекту були враховані положення Конституції України та рішення Конституційного Суду України № 5-р/2019 від 13.06.2019; № 21-рп/2008 від 08.10.2008, Директива 2012/34/ЄС про створення єдиного європейського залізничного простору, рекомендації Організації економічного співробітництва та розвитку, пропозиції бізнес-асоціацій та український контекст³.

Отже, на сьогодні існує велика кількість чинних нормативно-правових актів, що регулюють ринок залізничних вантажних перевезень. Ці акти не лише об'ємні за обсягом, а й у деяких випадках є неактуальними, незаконними та містять суперечності, є тягарем для бізнесу.

У той час як застарілі нормативно-правові акти, що були прийняті ще в 60-тих роках минулого сторіччя, залишаються чинними, законодавчі та регуляторні органи продовжують затверджувати нові правила, зокрема на виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Збільшення кількості та обсягу нормативно-правових актів триває у зв'язку з реформою залізничного транспорту, що проводиться зараз.

¹ Розпорядження КМУ від 30.05.2018 № 430-р

² <https://brdo.com.ua/bills/proekt-zakonu-ukrayiny-pro-natsionalnu-komisiyu-shho-zdiysnyuye-derzhavne-regulyuvannya-u-sferi-transportu/propozytsiyi-ta-zauvazhennya-ekspertiv-brdo-do-proektu-zakonu-3927-pro-natsionalnu-komisiyu-shho-zdiysnyuye-derzhavne-regulyuvannya-u-sferi-transportu/>

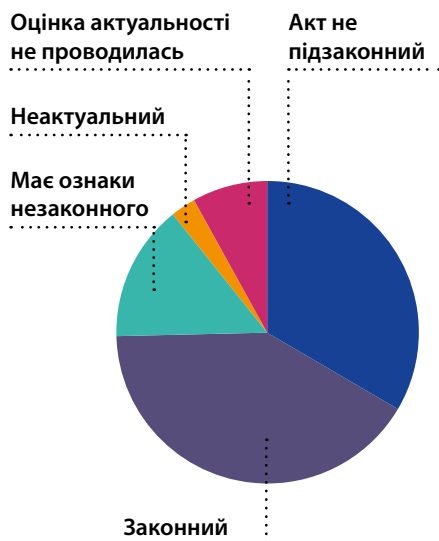
³ <https://brdo.com.ua/bills/proekt-zakonu-ukrayiny-pro-natsionalnu-komisiyu-shho-zdiysnyuye-derzhavne-regulyuvannya-u-sferi-transportu/>

2.2.

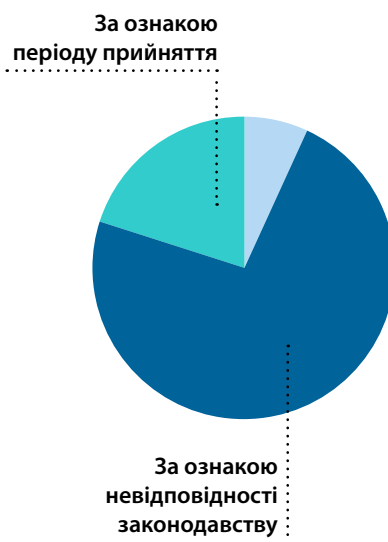
ОЦІНКА АКТУАЛЬНОСТІ ТА ЗАКОННОСТІ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ. АНАЛІЗ ПРОГАЛИН У РЕГУЛЯТОРНОМУ ПОЛІ

Серед **75** НПА, що регулюють ринок залізничних вантажних перевезень, неактуальними є **14**¹, незаконними — **11**².

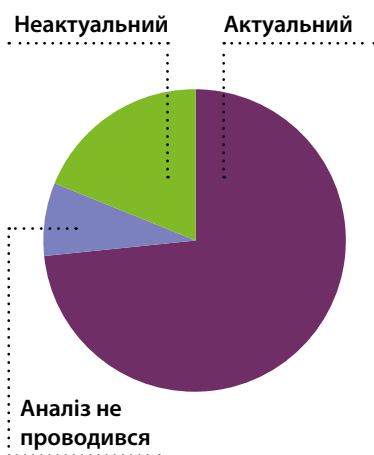
Аналіз законності



Неактуальні НПА



Аналіз актуальності



¹ Повний перелік нормативно-правових актів, що мають ознаки неактуальних, у Додатку №19

² Повний перелік нормативно-правових актів, що мають ознаки незаконних, у Додатку №20

Зокрема, незаконними та неактуальними є такі нормативно-правові акти:

1 **Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №1026 від 23.11.2004 «Про затвердження Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України» є незаконним через неналежну підставу для прийняття такого акту.**

Обґрунтування: Акт прийнято відповідно до Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затвердженого Указом Президента України від 27.08.2004 №1009. Згідно з чинною на сьогодні частиною третьою статті 3 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» положення про міністерства затверджує не Президент України, а КМУ. У чинному положенні «Про Міністерство інфраструктури України» повноважень затверджувати таку інструкцію немає.

2 **ГК України в частині регулювання перевезення вантажів та визначення ціни договору перевезення є неактуальним.**

Обґрунтування: Стаття 311 ГК України встановлює, що плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства¹. Відтак, ГК України не допускає вільного тарифоутворення і припускає, що для усіх перевезень повинно існувати законодавство щодо ціноутворення — не лише для природних монополій, а й конкурентних ринків. Це суперечить реальному стану речей у де-факто ринковій економіці України і відповідним положенням ЦК України, у яких закріплений принцип свободи договору: ціна договору перевезення визначається сторонами, якщо інше не передбачено законом чи іншим нормативно-правовим актом². ЦК України уточнює, що для транспорту загального користування, яким є зокрема залізниця, плата встановлюється згідно з тарифами, затвердженими у встановленому порядку³.

Також, Розділ 42 «Правила перевезень небезпечних вантажів (крім вантажів ВР і ОР)», затверджений Міністерством шляхів сполучення ССРСР 15 вересня 1965 року, та Статут залізниць Союзу РСР, затверджений постановою Ради міністрів СРСР від 6 квітня 1964 року, є неактуальними за ознакою часу прийняття.

Підсумовуючи, правове регулювання ринку залізничних вантажних перевезень потребує не лише перегляду кожного окремого акту за критеріями актуальності, законності, ефективності інструментів, їхньої дружності для бізнесу, корупційних ризиків та відповідності праву (acquis)  ЄС, а **системного перегляду усього масиву актів, їхнього узгодження між собою, суттєвого скорочення кількості таких актів та кодифікації.**

¹ Стаття 311 Господарського кодексу України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15/print>

² Частина перша статті 916 Цивільного кодексу України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15/print>

³ Частина друга статті 916 Цивільного кодексу України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15/print>

ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ, ЩО МІСТЯТЬСЯ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ

В НПА ринку виявлено **37** цілей регулювання (Див. Додаток 21), які часто дублюються з незначними змінами формулювань, **72%** яких передбачено законами і **28%** — підзаконними нормативними актами.

Цілі, закріплені у законах, можна умовно розподілити на блоки за колом правовідносин:

Формування державної політики та розвиток транспортної системи як складової економіки України

- ◆ Розв'язання економіки України та її інтеграція до світової економіки — *Митний кодекс України*
- ◆ Забезпечення державних і суспільних інтересів — *Закон України «Про залізничний транспорт»*
- ◆ Додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи — *Закон України «Про транспорт»*
- ◆ Координація роботи різних видів транспорту — *Закон України «Про транспорт»*
- ◆ Забезпечення безперебійності транзиту, усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту та забезпечення високої якості транзитних послуг (робіт) — *Закон України «Про транзит вантажів»*
- ◆ Визначення основних принципів та напрямів державної політики, а також правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*
- ◆ Безпечне функціонування транспорту — *Закон України «Про транспорт»*

Розвиток підприємництва та ринку транспортних послуг

- ◆ Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту — *Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», Закон «Про транспорт»*
- ◆ Створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту — *Закон України «Про транспорт»*
- ◆ Обмеження монополізму та розвиток конкуренції — *Закон України «Про транспорт»*
- ◆ Забезпечення свободи підприємництва — *Закон України «Про залізничний транспорт»*
- ◆ Формування ринку транспортних послуг — *Закон України «Про залізничний транспорт»*
- ◆ Подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг — *Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»*

Задоволення суспільних потреб

- ◆ Своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України — *Закон України «Про транспорт»*
- ◆ Захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування — *Закон України «Про транспорт»*

Безпека транспорту та перевезень, охорона довкілля

- ◆ Охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту — *Закон України «Про транспорт», Закон України «Про залізничний транспорт», Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», Закон України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності»*
- ◆ Безпека перевезень — *Постанова «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту», Закон України «Про залізничний транспорт»*
- ◆ Виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*
- ◆ Установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт та послуг щодо перевезення небезпечних вантажів — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*
- ◆ Установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*
- ◆ Створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*
- ◆ Забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів — *Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»*

Цілі, закріплені у підзаконних НПА

Більшість важливих цілей закріплені у Розпорядженні КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, зокрема:

- ◆ Створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України
- ◆ Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система
- ◆ Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція
- ◆ Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти
- ◆ Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт
- ◆ Підвищення якості надання транспортних послуг
- ◆ Забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту

Інші акти передбачають цілі, спрямовані на безпеку перевезень

- ◆ Безпека перевезень — Постанова «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту»
- ◆ Вдосконалення системи управління безпекою руху поїздів — Наказ «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України»
- ◆ Боротьба з крадіжками — Наказ «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України»

Незалежно від юридичної сили актів, у яких закріплені цілі, вони є взаємодоповнюваними: усі спрямовані на розвиток залізничних вантажних перевезень з обов'язковим дотриманням прав людини: на життя, здоров'я, власність та безпечне довкілля.

Головною метою регулювання ринку залізничних перевезень є «своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України» (Закон України «Про транспорт»). Така ціль розкривається у трьох напрямках: додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, розвиток конкуренції та обмеження монополізму, безпека перевезень. При цьому досягнення цілей розвитку залізничних перевезень повинно супроводжуватися досягненням супутніх, але не менш важливих цілей: створення безперешкодного життєвого середовища, залучення інвестицій, гарантування рівних умов роботи для усіх суб'єктів господарювання, захист довкілля, застосування новітніх технологій.

Про досяжність цілей свідчать показники, які мали б бути закріплені в курсах політик чи інших документах органу, що формує політику у сфері. Перелічені чинні стратегічні документи у розділі «Опис чинного регулювання» здебільшого не містять чітких і вимірюваних показників, а також не запроваджують механізмів моніторингу досяжності цілей, зокрема — збору статистичної інформації, релевантної саме для цього виду проблем. Більше того – частина інструментів були запроваджені згідно зі стратегічними документами, які вже нечинні, й аналіз досягнення цілей не проводився.

Слід також зазначити, що з 2006 року список цілей практично не змінювався і переносився з однієї стратегії до іншої¹, чи то — до концепції 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 критичною².

Наприкінці вересня 2019 року уряд схвалив Програму діяльності уряду, де визначив цілі у транспортній сфері:

Українські пасажирів та вантажовідправники мають доступ до якісної, безпечної залізниці. Мова йде про підвищення якості надання послуг залізничних перевезень (підвищення швидкості поїздів, скорочення часу «в дорозі»). Для цього буде створено відкритий та конкурентний ринок залізничних перевезень, забезпечено рівноправний доступ до залізничної інфраструктури та справедливую конкуренцію між залізничними перевізниками.

КМУ розпорядженням від 09 вересня 2020 р. №1133-р затвердив План пріоритетних дій Уряду на 2020 рік, де конкретизував цілі та визначив індикатори виконання, а також зазначив проблеми, які вирішуються. Зокрема, щодо залізничних перевезень це:

- 1** Реалізація експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування: впроваджено прозору процедуру допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, подано звіт про проведення проміжного оцінювання результатів експериментального проекту — задоволення потреб суб'єктів господарювання у власній локомотивній тязі на окремих маршрутах залізничної інфраструктури.
- 2** Проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця», зокрема розмежування діяльності з управління інфраструктурою, вантажними, пасажирськими перевезеннями: утворено філії вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», централізовано функції вертикалі інфраструктури, зокрема господарств колій та споруд, електрифікації та електропостачання, автоматики та телекомунікацій, управління рухом; забезпечено розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника всередині АТ «Укрзалізниця».
- 3** Розроблення та впровадження геоінформаційної системи розподілу пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури (GIS): передбачає запуск в дослідну експлуатацію геоінформаційну систему — впровадження ефективного процесу планування перевезеннями, що дасть змогу підвищити швидкість прийняття рішень щодо доступу до залізничної мережі великої кількості конкуруючих компаній-перевізників.
- 4** Оновлення залізничного рухомого складу — задоволення потреб громадян у якісних пасажирських перевезеннях: передбачає закупівлю пасажирського рухомого складу, зокрема не менш як **28** пасажирських вагонів та **три** дизель-поїзди; проведення капітального ремонту і модернізації **100** локомотивів; підвищення якості пасажирських залізничних перевезень, зменшення дефіциту тягового рухомого складу.

¹ Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, схвалена розпорядженням КМУ від 27.12.2006 № 651-р <https://www.kmu.gov.ua/npas/60705298>, Постанова КМУ від 16.12.2009 № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>, «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки», Розпорядження КМУ від 27.12.2019 № 1411-р Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-p>, Розпорядження від 12 червня 2019 р. № 591-р «Про погодження Стратегії акціонерного товариства "Українська залізниця" на 2019-2023 роки» <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-pogodzhennya-strategiyi-akcionernogo-tovaristva-ukrayinska-zaliznitsya-na-t120619>, Розпорядження Кабінет Міністрів України №1555-р від 16.12.2009 «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року»

² https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/2020_ukraine_association_implementation_report_final.pdf

Слід відзначити прогрес у підході до формулювання цілей через суспільні потреби та проблеми, вимірюваність цілей (тобто строк, відсоток збільшення чи зменшення), показники досягнення. Іншими словами, можна виміряти, чи досягли ми вказаних цілей чи ні — на 100% чи менше.

Проблема цілі «обмеження монополізму та розвиток конкуренції»

Недостатній рівень конкуренції та панування монополій, зокрема в енергетичній сфері та інфраструктурі, низька енергоефективність зменшують конкурентоспроможність України, загрожують добробуту її громадян.¹

Сьогодні одна юридична особа (АТ «Укрзалізниця») одночасно здійснює діяльність на кількох сегментах ринку залізничних вантажних перевезень, що зокрема перебуває у стані природної монополії (доступ до інфраструктури), на якому встановлено монопольне (домінуюче) становище з часткою 100% (надання послуг магістральних вантажних локомотивів; перевезення вантажів залізничним транспортом) та на якому є ознаки монопольного (домінуючого) становища (надання в користування вагонів в межах України де частка перевищує 35%).

Поточне законодавче регулювання залізничного транспорту сприяє збереженню такого становища та «консервує» низку нижченаведених негативних явищ.

Основним бар'єром (проблемою) розвитку конкуренції на ринку перевезення вантажів залізницею є неможливість, відповідно до чинного законодавства, використовувати власний тяговий рухомий склад (локомотиви) для здійснення перевезення залізничними коліями загального користування, у зв'язку із чим немає можливості здійснювати самостійне перевезення вантажів клієнтів.

АТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником вантажів залізничними коліями загального користування на території України та одноосібно впливає на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є в дефіциті та у вкрай незадовільному технічному стані, в той час як існують потенційні умови, фінансові та технічні ресурси для впровадження конкуренції на цьому ринку.

Найвні проблеми у функціонуванні залізничного транспорту вимагають необхідності провадження певних регуляторних заходів задля їх вирішення, у тому числі, але не виключно:

- 1 розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника;
- 2 запровадження нової моделі організації пасажирських перевезень з метою припинення практики кроссубсидіювання 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 природної монополії та поставить їх у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів 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);
- 7 відновлення обов'язкової практики погодження та схвалення КМУ (як єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця») змін до будь-яких складових

¹ Пункт 26 Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 14.09.2020 № 392/2020

вартості залізничних перевезень, що перевищує прогностичний рівень інфляції поточного року, в т. ч. на вагонну складову (до прийняття на рівні закону нових засад тарифної політики у сфері залізничного транспорту).

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»¹. Затримка із прийняттям цих надважливих законодавчих актів містить загрозу настання непоправних наслідків для стану залізничного транспорту в Україні.

Проблема цілі «безпечного функціонування транспорту та забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту»

Стратегія національної безпеки України² серед поточних та прогнозованих загроз національній безпеці та національним інтересам України окремим пунктом (27) визначає загрози для критичної інфраструктури, що посилюються та пов'язані з погіршенням її технічного стану, відсутністю інвестицій в її оновлення та розвиток, несанкціонованим втручанням у її функціонування, зокрема фізичного і кібер характеру.

Аналіз наведеної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних інформації свідчить, що у 2020 р. ситуація наблизилась до критичної межі, зокрема, з майже **27 тис. км** головних колій **34%** (понад **9 тис. км**) потребують капітального ремонту і реконструкції, яких у 2020 р. виконано на **146 км (1,6%** від потреби).

За висновками експертів вирішення ключової проблеми — забезпечення належного фінансування ремонтів — наразі вбачається проблематичним, в першу чергу, унаслідок небажання керівництва АТ «Укрзалізниця» сфокусуватися на цьому завданні та здійснити необхідні заходи, вже передбачені законами та актами Уряду, зокрема:

- ◆ провести структурну реформу АТ «Укрзалізниця», зокрема розмежування діяльності з управління інфраструктурою, вантажними, пасажирськими перевезеннями, та забезпечити розділення організаційної та фінансових функцій оператора інфраструктури та перевізника всередині АТ «Укрзалізниця»³;
- ◆ ліквідувати дисбаланс у структурі фінансування утримання і ремонтів основних засобів, зокрема нараховану амортизацію на майно, передане АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання, спрямовувати для фінансування капітальних вкладень на будівництво (реконструкцію, модернізацію) таких об'єктів (у першу чергу інфраструктури), як це передбачено законом⁴.

¹ Такі законопроекти вже зареєстровані у ВРУ (реєстраційні номери відповідно №№ 1196-1 та 3927)

² Указ Президента України від 14.09.2020 № 392/2020 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14.09.2020 "Про Стратегію національної безпеки України"»

³ Пункт 248 Плану пріоритетних дій на 2020 рік <https://gordonua.com/ukr/news/politics/potriben-zakon-jakij-viznachatime-obov-jazki-i-pokazniki-efektivnosti-nagljadovoji-radi-ukrznalznitsi-nardep-skichko-1526132.html>

⁴ Частина 4 ст. 5 Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>

Ситуація з рухомим складом ще гірша, зокрема, робочий парк АТ «Укрзалізниця» складає **48 535** вагонів, тобто **46%** від її загального парку та лише **37%** від усього робочого парку вагонів, наявного в Україні. Крім того, за даними дослідження¹, проведеного АМКУ ще у 2018 р., знос магістральних тепловозів становив **99,6%**, маневрових — **99,9%**. Середній вік тепловозів магістральних — **30,7**, маневрових — **35,8** (при нормативних **20** роках).

Таким чином, значна ступінь зношеності залізничної інфраструктури, застарілість рухомого складу, що належить АТ «Укрзалізниця», його невідповідність вимогам Правил технічної експлуатації генерує проблеми і загрози щодо безпечного функціонування транспорту. Непослідовність та незавершеність реформ, систематичне недовиконання затверджених КМУ планів капітальних інвестицій (у 2019 р. виконання **51%**, у 2018 р. — **67%**), наявність корупційних ризиків перешкоджають виведенню галузі залізничного транспорту з депресивного стану, унеможливають її сталий і динамічний розвиток.

¹ Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджено АМКУ 17.01.2019, см. 17-18. <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>

2.4.

ВИЗНАЧЕННЯ ТА АНАЛІЗ ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ОЦІНКА ЇХНІХ КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ТА ДРУЖНОСТІ ДЛЯ БІЗНЕСУ

У регуляторних актах ринку виявлено **14** інструментів регулювання, які безпосередньо впливають на споживачів послуг залізничних вантажних перевезень¹. Розглянемо детальніше деякі з них.

2.4.1.

ДЕРЖАВНЕ ТАРИФНЕ РЕГУЛЮВАННЯ

1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

- ◆ ЦК України;
- ◆ ГК України;
- ◆ Закон України «Про транспорт»;
- ◆ Закон України «Про залізничний транспорт»;
- ◆ Закон України «Про природні монополії»;
- ◆ Закону України «Про ціни і ціноутворення»;
- ◆ Статут залізниць України, затверджений постановою КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457;
- ◆ Постанова КМУ від 25 грудня 1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»;
- ◆ Постанова КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»;
- ◆ Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 628 «Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця»;
- ◆ Постанова КМУ від 28 червня 1997 р. № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році»;
- ◆ Розпорядження КМУ від 01.02.2017 № 64 «Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209»;
- ◆ Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317;
- ◆ Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженні наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 №317 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 22 березня 2019 року № 205);

¹ Повний перелік інструментів (засобів) регулювання у Додатку №22

- ◆ Наказ Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів»;
- ◆ Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 № 782;
- ◆ Методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 20.06.2013 № 418.

2. ОПИС ІНСТРУМЕНТУ

Відповідно до ЦК України плата за перевезення вантажу, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку¹.

ГК України закріплює, що плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства².

Згідно із Законом України «Про природні монополії», у сферах користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування та на суміжному ринку перевезень вантажів залізничним транспортом регулювання, зокрема встановлення цін (тарифів) здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій або може здійснюватися органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у випадках, встановлених законом.

Законом України «Про залізничний транспорт» правом визначати порядок встановлення тарифів на перевезення вантажів наділено КМУ.

Разом з цим, передбачено, що розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» КМУ здійснює державне регулювання цін, **визначає повноваження органів виконавчої влади** щодо формування, **встановлення** та застосування цін, якщо інше не визначено законом або міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана ВРУ.

КМУ надав повноваження МІУ (за погодженням з Мінекономіки і Мінфіном) встановлювати тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги³.

Відповідно до Статуту залізниць України тарифи на перевезення, збори і штрафи, встановлені відповідно до чинного законодавства, публікуються у Збірниках правил перевезень і тарифів залізничного транспорту.

Міністерство транспорту та зв'язку України у 2009 році затвердило Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Передбачений ним загальний підхід до розрахунку вартості перевезення залишився таким самим, як і у Збірнику тарифів 1999 року та Прейскуранті №10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки» 1989 року, про що свідчать непоодинокі ідентичні формулювання та схожість структур усіх перелічених документів.

¹ Частина друга статті 916 ЦК України

² Стаття 311 ГК України

³ Пункт 2 постанови КМУ від 25 грудня 1996 р. № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»

Відповідно до Збірника тарифів вартість залізничного перевезення формується з **чотирьох** тарифів:

- ◆ Державного регульованого тарифу на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України;
- ◆ Державного регульованого тарифу на охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті;
- ◆ Державного регульованого тарифу на користування вагонами і контейнерами перевізника;
- ◆ Державного регульованого тарифу на роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів (збори за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів).

АТ «Укрзалізниця» встановлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше як **20%** від загальних тарифів.

Розрахунки за перевезення вантажів, роботи і послуги, пов'язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами, які визначаються суб'єктами господарювання **за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції**. Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за вільними тарифами, наведено в табл. 5 пункту 32 розділу II цього Збірника. Цей перелік не є вичерпним, оскільки АТ «Укрзалізниця» може визначити інші послуги на прохання вантажовласників, що пов'язані з перевезенням вантажів, для яких не наведено готової плати у цьому Збірнику.

Розділ 2 Збірника тарифів встановлює різні критерії, які застосовуються для розрахунку плати за перевезення вантажів за державними регульованими тарифами, зокрема такі як: відстань, особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний тощо), вид відправки вантажу (вагонний, збірний вагонний, контейнерний або контейнерний), розрахункова маса вагонної відправки, належність вагона (перевізника, власний або орендований), швидкість перевезення, супроводження воєнізованою охороною або провідником; належність локомотива, його тип та стан вагонів (порожній, завантажений) і їх належність, тарифні схеми та належність вантажу до тарифного класу чи позакласної групи.

Визначення плати за вантажні перевезення у складі поїздів здійснюється за тарифними схемами для перевезення. **Зокрема, закріплено 29 тарифних схем з підвидами, критерій розподілу на які не зазначений.**

Тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року. Така щорічна індексація забезпечується МІУ, Мінекономрозвитку і Мінфін¹.

¹ Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. N 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»

3. ОЦІНКА КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ТА ДРУЖНОСТІ ДЛЯ БІЗНЕСУ ІНСТРУМЕНТІВ

Проблема 1. Неузгодженість законодавства в частині вільного тарифоутворення

На рівні Цивільного та Господарського кодексів існує певна неузгодженість щодо вільного тарифоутворення. Норма ГК України, якою передбачено, що плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства, може тлумачитися неоднозначно та сприйматися як принцип тотального державного цінового регулювання, яка не узгоджується з правом сторін вільно за домовленістю визначати ціни за перевезення вантажу, що передбачене ЦК України та Законом України «Про залізничний транспорт», згідно з яким розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції.

Рекомендації для вирішення Проблеми 1

Пропонуємо виключити статтю 311 ГК України як таку, що створює подвійне регулювання та може призводити до обмеження визначати плату за перевезення вантажу на підставі домовленості сторін.

Аналогічне зауваження стосується також Закону України «Про транспорт», відповідно до якого розрахунки зі споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України¹. Дане положення не допускає можливості здійснення розрахунків зі споживачами послуг транспорту загального користування на підставі домовленості між сторонами.

Проблема 2. Невичерпність переліку послуг, які можуть надаватися за вільними тарифами

Відповідно до законодавства України розрахунки за перевезення вантажів, роботи і послуги, пов'язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін. Перелік послуг, які можуть надаватися за вільними тарифами, встановлюється Збірником тарифів². Таке положення Збірника тарифів є декларативним, оскільки встановлений ним перелік не є вичерпним та передбачає можливість надавати будь-які інші не включені до нього послуги за вільними тарифами.

Рекомендації для вирішення Проблеми 2

Виключити зі Збірника тарифів невичерпний перелік послуг та робіт, розрахунки за які проводяться за вільними тарифами, оскільки мета такого регулювання є незрозумілою та не тягне за собою ніяких правових наслідків.

¹ Стаття 7 Закону України «Про транспорт»

² Табл. 5 пункту 32 розділу II Збірника тарифів

Проблема 3. Неузгодженість законодавства щодо встановлення тарифів за використання вагонів

З метою дерегуляції вагонної складової та відповідно до розпорядження КМУ від 1 лютого 2017 р. № 64-р МІУ у 2017 році були внесені зміни до Збірника тарифів наказом від 07.12.2017 № 425 «Про внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги». Зокрема, зазначеними змінами (до підпункту 1.1.5 підпункту 1.1 пункту 1 Збірника тарифів) передбачалося, що «Під час перевезення вантажів у власних вагонах (контейнерах) перевізника плата визначається так само, як для власних вагонів (контейнерів)».

Як наслідок, Додаток 1-2 до Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом від 25.02.2020 (нова редакція вводиться в дію 16.01.2021), який затверджено правлінням АТ «Укрзалізниця», встановлює ставки плати за використання власних вагонів Перевізника (Спл) у вантажному та порожньому рейсах по території України та за межами України.

Крім того, рішенням правління АТ «Укрзалізниця» від 30.12.2020 № Ц-45/125 було затверджено Порядок № 5 визначення та перегляду ставок плати за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» у процесі надання послуг з перевезення вантажів¹.

Разом з цим, і досі залишається чинним положення Збірника тарифів, відповідно до якого на користування вагонами і контейнерами перевізника встановлюються державні регульовані тарифи, а також ставки плати за користування вагонами і контейнерами перевізника, встановлені в розділі V Збірника тарифів. *Тобто є суперечність між рішеннями правління та Збірником тарифів щодо встановлення плати за користування вагонами перевізника, чи це є вільний, чи державний регульований тариф.*

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, за вільними тарифами проводяться лише у випадках, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів.

Рекомендації для вирішення Проблеми 3

Визначити єдиний підхід до встановлення плати за користування вагонами й контейнерами перевізника та внести зміни до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, а також за необхідності до інших актів законодавства з метою усунення подвійного та суперечливого регулювання.

Проблема 4. Залежність ціни за перевезення від класу вантажу

Державне тарифне регулювання залізничних перевезень сформоване на основі поділу вантажів на класи. Розподіл вантажів за тарифними класами був встановлений на виконання постанови КМУ від 28 червня 1997 р. № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році».

Внаслідок запровадження такого розподілу передбачені знижені тарифи на перевезення дешевших вантажів та більш високі тарифи за високовартісну продукцію. Фактична ціна залежить від коефіцієнтів, що встановлені відповідно до Збірника тарифів.

Наприклад, коефіцієнт для перевезення вантажів 3-го тарифного класу складає **3,722**. Натомість для вантажів 1-го тарифного класу такий коефіцієнт становить **1,695**, а для позакласових вантажів, таких як щебінь та баласт (щебінь) для доріг, перліт, пісок, гранвідсів, шлаки, зола, сіль, концентрат мінеральний «Галіт», — **1,346**.

¹ https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/stavky/order5/

Аналогічний підхід застосовується до перевезення порожніх вагонів, за якого встановлюються різні коефіцієнти для різних тарифних класів вантажу. У результаті цього вартість перевезення порожніх вагонів одного класу відрізняється від вартості перевезення порожніх вагонів іншого класу в **1,5-2,5** рази.

При цьому відсутні обґрунтовані та об'єктивні критерії, за якими відбувається поділ вантажів на різні тарифні класи та позакласові групи.

Така диференціація тарифів залежно від розподілу вантажів на класи призводить або може призвести до низки проблем та маніпуляцій, зокрема:

- ◆ спричиняє перехресне субсидування між перевезенням вантажів різних тарифних класів та між порожнім пробігом вагонів з-під вантажів різних тарифних класів;
- ◆ створює різноманітні корупційні ризики, коли інформація в перевізних документах про клас вантажу чи вантаж, що перевозився, зазначається неправильно і це впливає на вартість перевезення.

Рекомендації для вирішення Проблеми 4

Скасувати поділ вантажів на класи та застосовні до них коефіцієнти, оскільки витрати на перевезення не залежать від типу вантажу, а визначальними для вартості є інші критерії, такі як тип вагону, його приналежність, маса вантажу, відстань та швидкість транспортування тощо.

Проблема 5. Непрозорість процедури надання пільгових тарифів на перевезення вантажів

Відповідно до Збірника тарифів АТ «Укрзалізниця» надано право встановлювати та затверджувати відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше як **20%** від загальних тарифів.

При цьому в законодавстві відсутні чіткі критерії, за якими вантажовідправникам надаються пільгові тарифи, а також прозора методика обрахунку економічної ефективності та собівартості перевезень для визначення розміру та можливості надання знижки.

Така ситуація призводить до того, що механізм надання пільг не працює належним чином.

Рекомендації для вирішення Проблеми 5

Альтернатива 1: розробити чіткі критерії, надання пільгових тарифів, а також методику обрахунку економічної ефективності та собівартості перевезень для визначення розміру та можливості надання знижки.

Альтернатива 2: виключити норму про надання пільг зі Збірника тарифів.

Проблема 6. Непрозорість державного тарифного регулювання

Згідно з частиною першою статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає КМУ.

Тобто КМУ мав би конкретизувати у який спосіб, на підставі яких показників і для досягнення яких цілей (у разі застосування стимулюючого тарифного регулювання) розраховуються тарифи. **Однак, такий порядок до цього часу КМУ не встановлений.**

Рекомендації для вирішення Проблеми 6

Розробити та затвердити порядок встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.

ДОГОВІР ПРО НАДАННЯ ПОСЛУГ З ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

- ◆ ЦК України;
- ◆ ГК України;
- ◆ Закон України «Про залізничний транспорт»;
- ◆ Статут залізниць України, затверджений постановою КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457;
- ◆ Правила користування вагонами і контейнерами, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 25.02.1999 № 113;
- ◆ Правила розрахунків за перевезення вантажів, затверджені наказом Мінтрансу від 21.11.2000 № 644;
- ◆ Правила планування перевезень вантажів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873;
- ◆ Збірник Тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317.

Рекомендації АМКУ з питань, пов'язаних з інструментом

- ◆ Рекомендації АМКУ від 26.03.2020 р. № 9-рк «Про запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції»¹;
- ◆ Рекомендації АМКУ від 28.05.2020 р. № 26-рк «Про запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції»²;
- ◆ Рекомендації АМКУ від 08.10.2020 р. № 40-рк «Про запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції»³.

2. ОПИС ІНСТРУМЕНТУ

Перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування організовується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень (стаття 8 Закону України «Про залізничний транспорт»).

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (частина перша статті 909 ЦК України).

Статутом залізниць України повноваження затвердження форми договору про організацію перевезень надано МІУ (в тексті – Мінтранс). Пунктами 5 та 17 Статуту залізниць України передбачено, що форма такого договору встановлюється Правилами перевезення вантажів, які затверджує Мінтранс.

¹ <https://amcu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-porushennyam-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-2>

² <https://amcu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-porushennyam-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-3>

³ <https://amcu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-porushennyam-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-4>

Відповідно до пункту 1.3 Правил планування перевезень вантажів у разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником повинен обов'язково укладатися договір про організацію перевезень вантажів за формою, наведеною у додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів. Лише одноразове перевезення може здійснюватися за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

У повідомленні від 30.03.2020 АТ «Укрзалізниця» проінформувала про припинення (розірвання) попереднього Договору про надання послуг з 31.05.2020 включно. З 01.06.2020 подальше замовлення послуг можливе на умовах Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, який розміщено на веб-сайті філії «ЦТЛ» АТ «Укрзалізниця» (<http://uz-cargo.com/>).

Довідково: новий договір про надання послуг з організації перевезення вантажів був доопрацьований АТ «Укрзалізниця» у співпраці з зацікавленими сторонами – представниками бізнесу та їхніми об'єднаннями, причетними міністерствами, Антимонопольним комітетом України й іншими відомствами — доопрацювала новий та введений в дію 01.07.2020 (повідомлення від 31.05.2020, <http://uz-cargo.com/>).

Разом з цим, останні зміни до форми договору про організацію перевезень вантажів, передбаченої додатком 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів вносилися Мінтрансом ще в 2008 році (наказ Міністерства транспорту та зв'язку № 1454 від 01.12.2008).

Таким чином, на сьогоднішній день застосовується Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом від 25.02.2020 (нова редакція вводиться в дію 16.01.2021), який затверджено виключно правлінням АТ «Укрзалізниця», а не МІУ, як це передбачено Правилами розрахунків за перевезення вантажів.

Опис Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, розміщеного на сайті АТ «Укрзалізниця» (далі — Договір)

Договір оприлюднено як публічну пропозицію для укладення з накладенням кваліфікованого електронного підпису¹ (офіційний сайт філії «ЦТЛ» АТ «Укрзалізниця», розділ — Вантажні перевезення / Договір перевезення).

Договір укладається в електронній формі. Лише у виняткових випадках допускається укладення Договору в паперовій формі.

Договір складається з основного тексту та додатків, які є його невід'ємною частиною. У випадку якщо додатками до Договору визначені умови інші, ніж в основному тексті Договору, такі умови додатків мають переважну силу над умовами основного тексту Договору.

Сторонами такого Договору є **перевізник — АТ «Укрзалізниця»** та **замовник** (вантажовласник, вантажовідправник, вантажоодержувач, платник).

Предметом Договору є не лише організація та здійснення перевезення вантажів, а також надання вантажного вагону для перевезення, інших послуг, пов'язаних з організацією перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт, імпорт) у власних вагонах АТ «Укрзалізниця», вагонах залізниць інших держав та / або вагонах замовника, пов'язаних з цим супутніх послуг і проведення розрахунків за ці послуги.

Цей Договір є публічним договором, за яким АТ «Укрзалізниця» бере на себе обов'язок здійснювати надання послуг, пов'язаних з організацією та здійсненням перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування кожному, хто до нього звернеться. Умови публічного договору встановлюються однаковими для всіх замовників, крім тих, кому за законом надані відповідні пільги.

¹ <http://uz-cargo.com/contractcarriage.html>

Порядок укладення Договору

Договір укладається шляхом надання АТ «Укрзалізниця» пропозиції укласти Договір (оферти) і прийняття в цілому пропозиції (акцепту) другою стороною. Приймаючи пропозицію укласти Договір, друга сторона засвідчує, що ознайомила та згодна з усіма умовами Договору.

Умови Договору, що потребують визначення окремих параметрів їх надання (окрему станцію надання послуг, ін.) набувають сили і застосовуються у відносинах сторін шляхом надання АТ «Укрзалізниця» пропозиції укласти такі додаткові умови до Договору (оферти), прийняття пропозиції (акцепту) замовником та підтвердження її прийняття АТ «Укрзалізниця» з підтвердженням таких умов надання послуг. Приймаючи пропозицію отримання послуг на умовах, що потребують визначення окремих параметрів їх надання, Замовник засвідчує, що ознайомився та згоден з такими умовами.

За результатами розгляду заяви (акцепту) АТ «Укрзалізниця» направляє другій стороні у власній інформаційній системі повідомлення з накладенням КЕП:



- або про мотивоване повернення без розгляду заяви (акцепту) із зазначенням причин для такого повернення;
- або про дату укладення договору, присвоєння замовнику коду замовника як платника, коду вантажовідправника / вантажоодержувача.

Договір є укладеним з дня надання замовнику інформаційного повідомлення про укладення Договору, але не раніше дня введення його в дію.

Підтвердження виконання Договору

Надання послуг за Договором може підтверджуватись накладною, накопичувальною картою, зведеною відомістю, відомістю плати за користування вагонами, відомістю плати за подавання / забирання вагонів та маневрову роботу, зведеними відомостями та іншими документами.

Процедура внесення змін до Договору

Пропозиції замовників до Договору направляються АТ «Укрзалізниця» на адресу ЦТЛ. Пропозиції АТ «Укрзалізниця» до Договору враховуються при внесенні АТ «Укрзалізниця» змін до його умов одночасно для всіх замовників. Внесенню змін до Договору передують їх попереднє опублікування для надання можливості замовникам подати пропозиції АТ «Укрзалізниця».

Зміни (доповнення) до Договору АТ «Укрзалізниця» здійснює шляхом викладення в новій редакції Договору в цілому або окремих його частин та їх оприлюднення на веб-сайті: <http://uz-cargo.com/>.

Зміни до Договору, в тому числі ставки плати, коефіцієнти та інші умови платежів, вступають в дію через **30** календарних днів від дня їх оприлюднення або пізніше, якщо це вказано в повідомленні про оприлюднення. Зміни до Договору, які зменшують розмір провізних платежів, ставок, коефіцієнтів та інших розрахункових величин, також можуть вступати в дію раніше ніж **30** календарних днів від дня їх оприлюднення.

Зміни до Договору поширюються на всіх осіб, що приєдналися до Договору. В окремих випадках за заявою замовника допускається вступ в дію змін до Договору раніше, ніж визначено вище.

Якщо замовник не згоден з внесеними АТ «Укрзалізниця» змінами, він має право ініціювати внесення змін до Договору в порядку передбаченому Договором або з власної ініціативи припинити дію Договору у відносинах з ним.

Варто зазначити, що текст договору неодноразово був предметом оцінки Антимонопольного комітету як такий, що **містить умови, які призводять або можуть призвести до зловживання монопольним становищем** на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом (посилання на рекомендації АМКУ див. в підпункті 1 пункту 2.4.2).

3. ОЦІНКА КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ТА ДРУЖНОСТІ ДЛЯ БІЗНЕСУ ІНСТРУМЕНТІВ

Проблема 1. Паралельне регулювання відносин щодо вантажних перевезень в різних кодексах

Рамкові вимоги до договорів перевезення вантажів одночасно встановлені Господарським (Глава 32 «Правове регулювання перевезення вантажів») та Цивільним (Глава 64 Перевезення) кодексами. Така ситуація створює дублювання та можливу суперечливість правового регулювання вказаних правовідносин, що є не дружнім стосовно бізнесу та створює корупційні ризики в частині правозастосування.

Рекомендації для вирішення проблеми 1

Встановити рамкові вимоги до договору вантажних перевезень в єдиному нормативно-правовому акті (внесення змін до Кодексів).

Проблема 2. Невідповідність договору формі, затвердженій наказом

Договір, який використовується АТ «Укрзалізницею», значно відрізняється від форми, затвердженої МІУ в додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів (наказ МІУ від 21.11.2000 року № 644).

Водночас Статутом залізниць України (постанова КМУ від 6.04.1998 № 457) чітко передбачено, що форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється саме Правилами перевезення вантажів, які затверджує МІУ.

Отже, АТ «Укрзалізниця» використовує Договір, затверджений її правлінням, без належних правових підстав.

Рекомендації для вирішення проблеми 2

Альтернатива 1: здійснювати систематичне оновлення додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів з метою забезпечення відповідності форми договору перевезення вантажів сучасним потребам ринку в нових послугах (внесення змін до додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів, затверджених наказом МІУ від 21.11.2000 № 644).

Альтернатива 2: передбачити, що форма договору вантажних перевезень затверджується правлінням АТ «Укрзалізниця» (внесення змін до Статуту залізниць України та наказу МІУ від 21.11.2000 № 644 «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів»).

Проблема 3. Можливість нав'язування замовникам АТ «Укрзалізниця» додаткових послуг

Договором, який затверджено правлінням АТ «Укрзалізниця», врегульовано окрім організації вантажних перевезень також надання інших послуг, зокрема надання вантажного вагону для перевезення.

Серед іншого, Договором встановлюється розмір плати за використання власних вагонів перевізника, тобто вагонів АТ «Укрзалізниця» (додаток 1-2 до Договору, що є невід'ємною частиною Договору). Приймаючи пропозицію укласти Договір, замовник засвідчує, що ознайомився та погодився з усіма умовами Договору (пункт 1.7 Договору), зокрема і з розміром плати.

Тобто якщо замовник планує отримати послугу з перевезення вантажів залізничним транспортом, він вимушений підписувати увесь Договір, автоматично погодившись з умовами використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця», навіть якщо вони для нього не є прийнятними.

Замовник позбавлений можливості вибору:



укласти з АТ «Укрзалізниця» єдиний договір на перевезення вантажів та надання в користування вагонів АТ «Укрзалізниця» за тарифами, встановленими АТ «Укрзалізниця» на момент укладення договору, чи



укласти з АТ «Укрзалізниця» договір лише на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Отже, незважаючи на декларування права замовника на вільний вибір потрібних йому послуг, а також на те, що умови Договору не покладають на замовника обов'язок замовляти послуги використання власних вагонів АТ «Укрзалізниця» (пункт 2.2.5 Договору), така форма договору може призводити де-факто до нав'язування додаткових послуг замовникам з боку АТ «Укрзалізниця».

Про можливість нав'язування додаткових послуг замовникам з боку АТ «Укрзалізниця» свідчить позиція АМКУ, викладена в Рекомендаціях від 08.10.2020 № 40-рк¹:

«Під час розслідування АМКУ було встановлено, що АТ «Укрзалізниця», використовуючи свою ринкову владу, під час пропозиції укладення єдиного Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом автоматично нав'язує замовникам умови щодо використання своїх вагонів у процесі організації перевезення вантажів залізничним транспортом.

Замовники, підписавши Договір на встановлених АТ «Укрзалізниця» умовах, змушені сплачувати за використання вагона не конкурентну ціну, яка сформувалася на той час на ринку, а нав'язану умовами Договору.

У разі не прийняття умов Договору в цілому, Замовники взагалі були б позбавлені можливості отримати послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом.

Такі дії АТ «Укрзалізниця» можуть містити ознаки порушення у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

З метою здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, Антимонопольний комітет надав АТ «Укрзалізниця» обов'язкові для розгляду рекомендації вжити заходів, спрямованих на забезпечення права вантажовласників/ вантажовідправників на вільний вибір необхідних їм окремих послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та надання в користування вагонів.»

¹ <https://amcu.gov.ua/news/amku-pro-zabezpechennya-vilnogo-viboru-okremih-poslug-ukrзалізниця>

Крім того, варто підкреслити, що Статутом залізниць України (постанова КМУ від 6.04.1998 р. № 457) передбачено, що виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів, здійснюється на підставі окремих договорів.

Рекомендації для вирішення проблеми 3

Альтернатива 1: прискорення фінансового та організаційного відокремлення оператора інфраструктури від вантажних перевізників. Таке відокремлення оператора інфраструктури від вантажного перевізника матиме наслідком те, що договори про надання послуг кожним із них укладатимуться окремо один від одного.

***Довідково:** відповідно до пункту 1864 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106, передбачено необхідність до 31 жовтня 2022 року здійснити реструктуризацію АТ «Укрзалізниця» відповідно до законодавства ЄС щодо відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень, зокрема шляхом створення вагонних компаній. Реалізація вказаного заходу спрямована на виконання зобов'язань за Угодою про асоціацію в частині імплементації в законодавство України статей 6-8 Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 про розвиток залізниць Співтовариства (втратила чинність та замінена Директивою 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 21 листопада 2012 року про створення єдиного європейського залізничного простору).*

Відокремлення оператора інфраструктури від вантажних та пасажирських перевізників передбачено також Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р.

Альтернатива 2: передбачити, що умови договору вантажних перевезень, які стосуються інших послуг АТ «Укрзалізниця», є нікчемними (внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт»).

Проблема 4. Дискримінаційні умови використання вагонів замовників

На сьогоднішній день на залізничних коліях загального користування для перевезення вантажів можуть використовуватися (пункти 1.1 та 1.3 Договору):

- ◆ власні вагони АТ «Укрзалізниця» (ті, якими володіє на праві власності або іншій правовій підставі),
- ◆ вагони залізниць інших держав та/або
- ◆ вагони замовника (ті, якими володіє на праві власності або іншій правовій підставі або власні вагони іншого оператора, надані замовнику для організації перевезень).

Умовами Договору передбачено, що зберігання порожнього вагону АТ «Укрзалізниця» на місцях загального користування (пункт 3.4.5 Договору), а також перевезення у порожньому стані вагону АТ «Укрзалізниця» після «подвійних операцій» (пункт 3.2 Договору) є безкоштовним.

Водночас такі пільги не надаються у випадку використання вагонів замовників, тобто тих, які не належать АТ «Укрзалізниця».

Це створює неконкурентні переваги для АТ «Укрзалізниця» щодо пропонування в користування саме власних вагонів, а також створює корупційні ризики.

Рекомендації для вирішення Проблеми 4

Поширити аналогічні пільги щодо безкоштовного зберігання порожніх вагонів на місцях загального користування (за чітко визначених умов), а також безкоштовного перевезення у порожньому стані вагону після «подвійних операцій» на використання всіх вагонів, незалежно від їх належності (внесення

змін до Збірника Тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Правил користування вагонами і контейнерами).

Проблема 5. Нав'язування вагонів АТ «Укрзалізниця» для організації вантажних перевезень з узгодженими строками та обсягами

Договір встановлює умови перевезення вантажів з узгодженими строками та обсягами виключно вагонами перевізника, тобто АТ «Укрзалізниця» (Додаток 1-8 «Умови надання послуги перевезення з узгодженими строками та обсягами у власних вагонах Перевізника» до Договору та повідомлення на сайті АТ «Укрзалізниця» від 23.07.2020, 03.08.2020, 20.08.2020, 28.08.2020 та інші (<http://uz-cargo.com/>) щодо прийому замовлень на отримання послуг на перевезення з узгодженими строками та обсягами).

Отже, такі умови Договору можуть тлумачитися як неможливість організації таких вантажних перевезень у вагонах, які не належать АТ «Укрзалізниця». Що підтверджується відсутністю Додатку про таке перевезення не власними вагонами перевізника, а вагонами Замовника.

Рекомендації для вирішення Проблеми 5

Рекомендувати АТ «Укрзалізниця» внести зміни до Договору, передбачивши можливість замовлення послуг з перевезення вантажів з узгодженими строками та обсягами також вагонами, які не належать АТ «Укрзалізниця».

Проблема 6. Зміна Договором державних регульованих тарифів на послуги перевезення вантажів у власних вагонах АТ «Укрзалізниця»

Пунктом 3.1 Договору передбачено, що розмір провізних платежів за перевезення вантажу у вагонах замовника та вагонах залізниць інших держав, додаткових зборів, пов'язаних з перевезенням, розраховується за ставками і тарифами, які визначаються у відповідності до умов Збірника Тарифів.

Водночас відповідно до пункту 3.2. Договору за перевезення вантажу у власному вагоні АТ «Укрзалізниця» замовник зобов'язаний сплачувати провізні платежі, складовою яких є компенсація витрат на перевезення у порожньому стані власного вагону АТ «Укрзалізниця», яка визначається за тарифною схемою 14 Збірника тарифів за тарифну відстань перевезення вантажу, *скориговану на коефіцієнт порожнього пробігу, зазначеного в Додатку 1-2 до Договору, який на постійній основі змінюється АТ «Укрзалізниця»* (<http://uz-cargo.com/>).

Разом з цим, Коефіцієнти, які застосовуються до порожніх вагонів, є частиною державного регульованого тарифу на перевезення вантажів та встановлені Коефіцієнтами, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, які затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317.

Такий підхід до визначення провізних платежів за перевезення вантажу у власному вагоні АТ «Укрзалізниця» не відповідає також:

- ◆ статті 311 ГК України, відповідно до якої плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства,
- ◆ статті 916 ЦК України, відповідно до якої плата за перевезення вантажу, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку, а також іншим актам законодавства.

Отже, АТ «Укрзалізниця» без належних правових підстав фактично змінює державний регульований тариф за перевезення вантажу у вагоні АТ «Укрзалізниця» на власний розсуд.

Рекомендації для вирішення Проблеми 6

Рекомендувати АТ «Укрзалізниця» внести зміни до Договору, передбачивши застосування єдиного підходу до визначення плати за перевезення вантажів як у вагонах замовника, так і у власному вагоні АТ «Укрзалізниця» у відповідності до законодавства.

Проблема 7. Непрозорість підходу до встановлення плати за послуги, пов'язані з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів, при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон – судно)

Відповідно до Збірника Тарифів надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів (користування вагонами, зберігання вантажів, подача й забирання вагонів тощо), при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон - судно) здійснюється за вільними тарифами.

Додаток 1-1 до Договору визначає ставки плати за додаткові послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, що надаються за вільними тарифами, та передбачає, що надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів (користування вагонами, зберігання вантажів, подача й забирання вагонів тощо), при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон – судно) для періодів від 0 до 4 діб та понад 25 діб визначається згідно із Збірником тарифів. Водночас для інших періодів вартість послуги чітко визначено в самому Договорі.

Такий неоднорідний підхід до визначення плати за послуги є не дружнім стосовно бізнесу та може створити складнощі в правозастосуванні.

Рекомендації для вирішення Проблеми 7

Альтернатива 1: рекомендувати АТ «Укрзалізниця» визначити вартість послуги для будь-якого періоду у вигляді чіткої суми.

Альтернатива 2: внести зміни до Збірника Тарифів, встановивши, що надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів, при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон – судно) здійснюється за державними регульованими тарифами.

Альтернатива 3: внести зміни до Збірника Тарифів, доповнивши, що тариф за надання послуг, пов'язаних з перевезенням експортно-імпортних та транзитних вантажів, при переробці цих вантажів за прямим варіантом (вагон – судно) повинен встановлюватися у вигляді конкретної суми, вираженої в гривнях.

Проблема 8. Дисбаланс прав та обов'язків сторін Договору на шкоду інтересам замовника

1» Відповідно до Договору замовник зобов'язаний:

- ♦ відшкодовувати перевізнику витрати, пов'язані із затримками вагонів, контейнерів і вантажів з причин, що не залежать від Перевізника, які виникли на станціях залізниць України (пункт 2.1.5);
- ♦ приймати подані за заявкою замовника власні вагони перевізника. Відмова замовника від прийняття власних вагонів перевізника допускається лише у випадках, якщо виключається можливість використання замовником таких вагонів для перевезення вантажу внаслідок їхньої технічної або комерційної непридатності. Якщо подання замовнику на його замовлення порожніх власних вагонів перевізника затримується з його вини, з нього стягується встановлена Договором плата за користування власними вагонами перевізника за весь час затримки вагонів на станції призначення. Якщо замовник заявить про відмову від цих вагонів, плата за час затримки нараховується до моменту одержання відмови (пункт 2.1.10).

Водночас Договором перевізник наділений правом:

- ♦ відмовити в наданні та/або призупинити надання послуг відповідно до узгодженого плану перевезень у випадку оголошення заборон або обмежень на перевезення вантажу на/з станції, що зазначені в планах. При цьому перевізник не несе відповідальності за ненадання послуг (пункт 2.4.1.);
- ♦ відмовити в погодженні планів перевезень вантажів у випадку відсутності у перевізника технічної або технологічної можливості здійснити таке перевезення (пункт 2.4.2).

2» Відповідно до Договору при перевезенні вантажів у власних вагонах АТ «Укрзалізниця» за межі України замовник зобов'язаний за письмовим погодженням організовувати усунення поточних технічних несправностей власних вагонів АТ «Укрзалізниця», які виникли в процесі експлуатації на території інших держав, шляхом укладання відповідних договорів на організацію здійснення ремонтів з іншими юридичними особами. При цьому замовник повинен погодити з перевізником, тобто АТ «Укрзалізниця», вартість організації проведення вищевказаних ремонтів (витрат, пов'язаних з ремонтом), у т.ч.: вартість ремонту вагонів, витрати, понесені замовником під час оплати витрат юридичної особи, яка має організувати здійснення ремонту вагонів, вартість валютного переводу коштів, покупки валюти та курсової різниці, тарифу за перевезення вагонів у ремонт та пов'язаних з цим додаткових зборів **та інші витрати замовника** (пункт 2.1.13.6). Після проведення ремонту за межами України, замовник зобов'язаний невідкладно організувати повернення вагону до країни-власниці, у т.ч., здійснити оформлення необхідних документів для повернення таких вагонів (пункт 2.1.13.8).

Водночас серед обов'язків перевізника, тобто АТ «Укрзалізниця», передбачено лише необхідність компенсувати замовнику вартість організації проведення ремонтів (витрат, пов'язаних з ремонтом) власних вагонів АТ «Укрзалізниця», обумовлених у п. 2.1.13.6. Договору, на підставі отриманого рахунку та документів (копій, завірених Замовником), що підтверджують фактично здійснену замовником оплату грошовими коштами таких витрат після передачі такого вагону АТ «Укрзалізниця» (пункт 2.3.10).

Отже, у Договорі чітко не передбачено право замовника на компенсацію збитків, пов'язаних з перевезенням вантажу, які виникли через технічну несправність вагону АТ «Укрзалізниця», яка виникла не з вини заявника за межами України, та аналогічний обов'язок перевізника (АТ «Укрзалізниця») компенсувати такі витрати замовника.

Крім того, обов'язок замовника організовувати усунення поточних технічних несправностей власних вагонів АТ «Укрзалізниця», які виникли в процесі експлуатації на території інших держав, зокрема за власний рахунок з подальшою компенсацією АТ «Укрзалізниця», може стати надмірним тягарем для замовника.

- 3» До обов'язків перевізника належить надання замовнику власних вагонів у технічно справному стані (пункт 2.3.7 Договору). Водночас у Договорі чітко не встановлена відповідальність за надання вагонів у несправному вигляді.

Рекомендації для вирішення Проблеми 8

Рекомендувати АТ «Укрзалізниця» внести зміни до Договору з метою усунення дисбалансу прав та обов'язків сторін Договору.

2.4.3.

НЕПРАВОМІРНІ ВИМОГИ ОПЛАТИ ЗА «МАЛОДІЯЛЬНІ СТАНЦІЇ»

1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ:

- ◆ Закон України «Про залізничний транспорт»;
- ◆ Закон України «Про захист економічної конкуренції»;
- ◆ Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317;
- ◆ Договір про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги (Додаток 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів, затверджених наказом Мінтрансу від 21.11.2000 № 644);
- ◆ Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджений Рішенням правління АТ «Укрзалізниця» та розміщений на сайті <http://uz-cargo.com/contractcarriage.html>;
- ◆ Порядок проведення рейтинг-аналізу діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця» (Додаток 6 до протоколу засідання правління АТ «Укрзалізниця» від 18.12.2018).

2. ОПИС ІНСТРУМЕНТУ

У Порядку проведення рейтинг-аналізу діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця» визначила, що малодіяльна вантажна станція – це станція, у якій середньодобове загальне навантаження та вивантаження вагонів нижче аналогічного середнього показника усіх вантажних станцій підприємства в цілому по АТ «Укрзалізниця» та становить менше **10%** від нього. Таким чином, АТ «Укрзалізниця» зараховує до малодіяльних станцій станції з малим обсягом роботи, вважаючи такі станції збитковими для себе.

При цьому «малодіяльною збитковою вантажною станцією» відповідно до пункту 5.4 Порядку проведення рейтинг-аналізу діяльності вантажних станцій вважається станція, яка відповідає критерію малодіяльності та за результатами фінансово-господарської діяльності якої витрати на її утримання та експлуатацію перевищують доходи, що отримані за відповідний період.

Перелік станцій, яким надається статус малодіяльних, визначається двічі на рік за результатами роботи 1-го та 2-го півріччя та публікується на сайті Укрзалізниці. Останній перелік був опублікований¹ 01.09.2020 року та включає **248** станцій з незначним обсягом роботи.

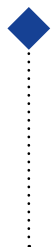
З метою компенсації витрат на роботу малодіяльних станцій у грудні 2018 – січні 2019 року² АТ «Укрзалізниця» самостійно, без погодження з МІУ, ввело додаткову плату за подачу й забирання вагонів та контейнерів на такі визначені в переліку малодіяльні станції.

Так, відповідно до Додатка 1-7 до Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом³ передбачено, що Замовник зобов'язується компенсувати Перевізнику витрати, пов'язані з подачею (окремо за відстань подачі) й забиранням (окремо за відстань забирання у зворотньому напрямку) вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на визначені Перевізником як малодіяльні вантажні станції, які включені до Довідника станцій з незначним обсягом роботи (надалі – малодіяльна вантажна станція), для виконання комерційних операцій, а також робіт, пов'язаних з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням. Оплата здійснюється за найкоротшу відстань до найближчої сусідньої станції, відкритої для вантажних операцій, визначеної Перевізником.

Оплата (згідно з Додатком 1-7 до Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом) здійснюється за ставками в залежності від відстані подачі або забирання та становить **186,57 грн** (без ПДВ) за 1 вагон/1 кілометр у разі, якщо відстань подачі або забирання не перевищує **20 км**. У випадку якщо відстань подачі або забирання більша **20 км**, ставка складає **3731,46 грн** (без ПДВ) за 1 вагон.

Фактично АТ «Укрзалізниця» запровадило нову обов'язкову платну послугу для підприємств, які бажають робити завантаження/розвантаження на малодіяльній вантажній станції. Такі підприємства зобов'язані підписати додаткову угоду з окремими тарифами до договору перевезення, без підписання якої АТ «Укрзалізниця» не надає послуги перевезення вантажів з/на малодіяльні вантажні станції⁴.

Запроваджуючи такий інструмент (додаткову оплату за обслуговування вантажних малодіяльних станцій), Укрзалізниця посилялася на:



пункт 5 розділу I Збірника тарифів, відповідно до якого розрахунки за перевезення вантажів, роботи і послуги, пов'язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за вільними тарифами, є невичерпним.

¹ https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/rating/524361/

² • Рішенням правління АТ «Укрзалізниця» (протокол від 18.12.2018 № Ц-64-101 Ком.т.) затверджено єдину для всіх регіональних філій ціну на послугу за подачу й забирання вагонів та контейнерів на малодіяльні станції, а також прийнято рішення затвердити текст та умови додаткової угоди до договору про надання послуг, предметом якої є подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні вантажні станції, для виконання комерційних операцій, а також роботи, пов'язані з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням;

• наказом АТ «Укрзалізниця» від 09.01.2019 № 22 визначений «перелік цін на виконання робіт (послуг), які надаються за вільними тарифами». Зокрема, визначено послугу «подача і забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні вантажні станції, для виконання комерційних операцій, а також роботи, пов'язані з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням» (далі — Послуга). Відповідно до цього наказу послуга вводиться в дію з 14.01.2019 і застосовується після укладання додаткової угоди.

³ http://uz-cargo.com/docs/ContractsOfCarriage/201216_Dohovir_NA%20SAIT_z_16.01.21/201216_Dohovir_NA%20SAIT_z_16.01.21.pdf

⁴ Додаток 2-5 до Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом містить форму замовлення про надання окремих послуг, серед яких надання послуг за малодіяльною вантажною станцією

Пункт 9 Таблиці № 5 пункту 32 розділу II Збірника тарифів вказує, що за вільними тарифами можуть надаватися: *«Інші послуги на прохання вантажовласників, що пов'язані з перевезенням вантажів, для яких не наведено готової плати у цьому Збірнику та перелік яких визначається АТ «Укрзалізниця»;*

невиконання органами місцевого самоврядування вимог частин четвертої та п'ятої статті 7 Закону України «Про залізничний транспорт», якими встановлено, що органи управління залізничним транспортом разом із відповідними місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі АТ «Укрзалізниця». У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, АТ «Укрзалізниця» за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій.

3. ОЦІНКА КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ТА ДРУЖНОСТІ ДЛЯ БІЗНЕСУ ІНСТРУМЕНТІВ

Збірник тарифів передбачає можливість запровадження робіт та послуг, які розраховуються за вільним тарифом. Однак важливим фактором є те, що встановлення вільних тарифів має відповідати декільком умовам:

- тарифи на такі роботи та послуги не віднесені законодавством до державних регульованих тарифів;
- вільні тарифи не повинні суперечити законодавству про захист економічної конкуренції (пункт 5 розділу I та пункт 32 розділу II Збірника тарифів);
- вільні послуги, інші ніж ті, які передбачені таблицею пункту 32 розділу II, що пов'язані з перевезенням вантажів, для яких не наведено готової плати у Збірнику тарифів, визначаються АТ «Укрзалізниця» на прохання вантажовласників¹.

Що стосується відповідності законодавству про захист економічної конкуренції, то АМКУ у своєму рішенні від 06 серпня 2020 р. № 470-р²:

- встановив, що Акціонерне товариство «Укрзалізниця» (далі — АТ «Укрзалізниця», Перевізник, Товариство) є єдиним суб'єктом господарювання, який протягом 2018 року – 31 березня 2020 року діяв на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах території України і займав на цьому ринку монопольне (домінуюче) становище із часткою **100 відсотків**. Зазначене обумовлене тим, що інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця», до виключної компетенції якого законодавством віднесено управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях;

¹ Пункт 9 Таблиці №5 пункту 32 розділу II Збірника тарифів

² <https://amcu.gov.ua/npas/pro-porushennya-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-ta-nakladennya-shtrafu-124>

визнав порушенням Закону «Про захист економічної конкуренції» та зловживанням монопольним (домінуючим) становищем дії АТ «Укрзалізниця», які полягають у визначенні малодіяльних вантажних станцій, запровадженні послуги «Подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні станції, для виконання комерційних операцій, а також робіт, пов'язаних із прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням» та встановленні вартості такої послуги;

наклав штраф на АТ «Укрзалізниця» у розмірі **18 282 400** (вісімнадцять мільйонів двісті вісімдесят дві тисячі чотириста) **гривень** і зобов'язав *припинити порушення*.

Що стосується позиції вантажовласників, то АМКУ у тому ж рішенні від 06 серпня 2020 р. № 470-р зазначив, що АТ «Укрзалізниця» одноосібно, без прохання вантажовласників та без визначення з ними методів погодження тарифу, у безальтернативному порядку запровадило послугу, встановило вартість на неї, а також визначило підстави для її застосування (застосовується після укладання додаткової угоди).

Варто також зазначити, що, приймаючи рішення про встановлення тарифів за подачу й забирання вагонів та контейнерів на малодіяльні станції, **АТ «Укрзалізниця» вийшло за межі своїх повноважень, оскільки статтею 7 Закону України «Про залізничний транспорт» передбачено, що питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць/станцій вирішуються органами управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування**. При цьому рішення про компенсацію збитків з місцевих бюджетів чи за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, приймаються органами місцевого самоврядування. Навіть якщо місцеві органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування не виконують передбачених законодавством обов'язків, на що посилається у своїй аргументації АТ «Укрзалізниця», то це не дає підстав АТ «Укрзалізниця» діяти у спосіб, що суперечить закону. Тим більше, що статтею 7 Закону України «Про залізничний транспорт» **передбачена можливість закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій у разі неприйняття органами місцевого самоврядування рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, проте не передбачена можливість встановлення спеціальних тарифів**.

У частині корупційних ризиків на думку вантажовласників виникають значні корупціогенні обставини підчас визначення, які станції вважаються малодіяльними, а які — ні. Тобто АТ «Укрзалізниця» в односторонньому порядку визначає перелік малодіяльних станцій та віднесення їх до збиткових.

Відсутні також обґрунтування та економічні розрахунки щодо розміру ставок, які застосовуються до компенсації Перевізнику витрат, пов'язаних з подачею й збиранням вагонів та контейнерів на малодіяльні вантажні станції. Так, листом від 24.06.2019 № Ц-2/6-27/1262-19 АТ «Укрзалізниця» надало розрахунок вартості Послуги (подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні станції для виконання комерційних операцій, а також роботи, пов'язані з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням (за 1 вагон/1 кілометр). Згідно з Розрахунком вартості Послуги до неї були включені такі статті витрат: витрати на оплату праці; відрахування на соціальні заходи; витрати на маневрову роботу; витрати на початково-кінцеві операції з огляду на середню кількість вагоно-кілометрів подачі (забирання) (ваг-км) **50 км**; витрати на 1 вагоно-кілометр у складі поїзда; витрати на одиночне слідування локомотива; загальновиробничі витрати; виробнича собівартість; адміністративні витрати; прибуток; відпускна ціна (з ПДВ).

Щодо вказаного розрахунку вартості АМКУ у своєму рішенні № 470-р зазначив, що відсутні будь-які розрахунки та/або обґрунтування складових витрат вартості Послуги, наприклад, щодо розрахунку середньої кількості вагоно-кілометрів подачі (забирання) (ваг-км) **50 км**.

Таким чином, запровадження послуги «Подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні станції» та встановленні вартості такої послуги оцінюється як таке, що суперечить чинному законодавству та має високі корупційні ризики.

Рекомендації

Альтернатива 1. Врегулювати на законодавчому рівні механізм компенсації збитків за роботу малодіяльних станцій. Наприклад, визначити на рівні Збірника тарифів, що тариф на компенсацію роботи збиткових малодіяльних станцій є державним регульованим тарифом. Методика визначення малодіяльних станцій та Методика розрахунку тарифу компенсації за обслуговування малодіяльних станцій має визначатися МІУ. Дати визначення поняттю «малодіяльні станції» у Законі України «Про залізничний транспорт».

Альтернатива 2. Визначити у Збірнику тарифів виключний перелік послуг, які надаються за вільним тарифом, та не включати до такого переліку послугу за обслуговування малодіяльних станцій.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

- 1 Велика кількість чинних нормативно-правових актів, які не лише великі за обсягом, а й у деяких випадках є неактуальними, незаконними та містять суперечності, є тягарем для бізнесу.

У той час як застарілі НПА, що були прийняті ще в 60-тих роках минулого сторіччя, залишаються чинними, законодавчі та регуляторні органи продовжують затверджувати нові правила, зокрема на виконання Угоди про асоціацію. Збільшення кількості та обсягу нормативно-правових актів продовжується, у тому числі у зв'язку з реформою залізничного транспорту.

Правове регулювання ринку залізничних вантажних перевезень потребує не лише перегляду кожного окремого акту за критеріями актуальності, законності, ефективності інструментів, їхньої дружності для бізнесу, корупційних ризиків та відповідності праву (acquis) ЄС, а системного перегляду усього масиву актів, їхнього узгодження між собою, суттєвого скорочення кількості таких актів та кодифікації.

Кодифікація правового регулювання залізничних перевезень шляхом скасування застарілих, неактуальних, незаконних актів, усунення подвійного (дублюючого) регулювання, зменшення кількості регуляторних актів, зведення та узгодження усіх підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють ринок залізничних перевезень, в один акт.

- 2 Головною метою регулювання ринку залізничних перевезень є «своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України» (Закон України «Про транспорт»). Така ціль розкривається у трьох напрямках: додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, розвиток конкуренції та обмеження монополізму, безпека перевезень. При цьому досягнення цілей розвитку залізничних перевезень повинно супроводжуватися досягненням супутніх, але не менш важливих цілей: дотримання безпеки учасників, створення безперешкодного життєвого середовища, залучення інвестицій, гарантування рівних умов роботи для усіх суб'єктів господарювання, захист довкілля, застосування новітніх технологій.

- 3 З 2006 року список цілей практично не змінювався і переносився з однієї стратегії до іншої, чи то — до концепції 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. Разом з тим, у Програмі діяльності Уряду на 2019 р. та у Плані пріоритетних дій Уряду на 2020 р. можна відзначити прогрес щодо підходу до формулювання цілей через суспільні потреби та проблеми, вимірюваність цілей (тобто строк, відсоток збільшення чи зменшення), показники досягнення. Іншими словами, можна виміряти, чи досягли ми вказаних цілей чи ні, — на 100% чи менше.

На сьогодні найбільш актуальними є проблеми цілей: «обмеження монополізму та розвиток конкуренції», «безпечне функціонування транспорту та забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту», які детально описані у вигляді кейсів.

- 4 Статтю 311 ГК України пропонується виключити як таку, що створює подвійне регулювання та може призводити до обмеження визначати плату за перевезення вантажу на підставі домовленості сторін.

- 5 Аналогічне зауваження стосується також ст. 7 Закону України «Про транспорт», відповідно до якого розрахунки зі споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України. Дане положення не допускає можливості здійснення розрахунків зі споживачами послуг транспорту загального користування на підставі домовленості між сторонами.
- 6 Якнайшвидше необхідно створити Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, оскільки обґрунтоване, засноване на доказах тарифне регулювання має встановлювати саме НКРТ – колегіальний, центральний орган виконавчої влади зі спеціальним статусом, завданням якого є збалансування інтересів суб'єктів природніх монополій, споживачів їхніх послуг та держави. Задля цього необхідно прийняти закон «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проект якого розроблений експертами BRDO.
- 7 Тарифне регулювання потребує оновлення: правила формування вартості перевезень повинні бути простими і зрозумілими для бізнесу, не допускати подвійного тлумачення. Перелік послуг, які може надавати Укрзалізниця, повинен бути вичерпним. Також необхідно:
- Визначити єдиний підхід до встановлення плати за користування вагонами й контейнерами перевізника та внести зміни до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, а також за необхідності до інших актів законодавства з метою усунення подвійного та суперечливого регулювання.
 - Скасувати поділ вантажів на класи та застосовні до них коефіцієнти, оскільки витрати на перевезення не залежать від типу вантажу, а визначальними для вартості є інші критерії, такі як тип вагону, його приналежність, маса вантажу, відстань та швидкість транспортування тощо.
 - Розробити чіткі критерії, надання пільгових тарифів, а також методик обрахунку економічної ефективності та собівартості перевезень для визначення розміру та можливості надання знижки.
 - Встановити рамкові вимоги до договору вантажних перевезень в єдиному нормативно-правовому акті (внесення змін до Кодексів).
 - Здійснювати систематичне оновлення додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів з метою забезпечення відповідності форми договору перевезення вантажів сучасним потребам ринку (внесення змін до додатку 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів, затверджених наказом МІУ від 21.11.2000 № 644). Як альтернатива: передбачити, що форма договору вантажних перевезень затверджується правлінням АТ «Укрзалізниця» (внесення змін до Статуту залізниць України та наказу МІУ від 21.11.2000 № 644 «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів»).
 - Прискорити фінансове та організаційне відокремлення оператора інфраструктури від вантажних перевізників. Таке відокремлення оператора інфраструктури від вантажного перевізника матиме наслідком те, що договори про надання послуг кожним із них укладатимуться окремо один від одного. Як альтернатива: передбачити, що умови договору вантажних перевезень, які стосуються інших послуг АТ «Укрзалізниця», є нікчемними (внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт»).

Поширити аналогічні пільги щодо безкоштовного зберігання порожніх вагонів на місцях загального користування (за чітко визначених умов), а також безкоштовного перевезення у порожньому стані вагону після «подвійних операцій» на використання всі вагони, незалежно від того, хто їхній власник (внесення змін до Збірника Тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Правил користування вагонами і контейнерами).

Рекомендувати АТ «Укрзалізниця» внести зміни до Договору, передбачивши можливість замовлення послуг із перевезення вантажів з узгодженими строками та обсягами також вагонами, які не належать АТ «Укрзалізниця».

Врегулювати на законодавчому рівні механізм компенсації збитків за роботу малодіяльних станцій. Наприклад, визначити на рівні Збірника тарифів, що тариф на компенсацію роботи збиткових малодіяльних станцій є державним регульованим тарифом.

Методика визначення малодіяльних станцій та Методика розрахунку тарифу компенсації за обслуговування малодіяльних станцій має визначатися Мінінфраструктури.

Дати визначення поняттю «малодіяльні станції» у Законі України «Про залізничний транспорт». Як альтернатива: визначити у Збірнику тарифів виключний перелік послуг, які надаються за вільним тарифом, та не включати до такого переліку послугу за обслуговування малодіяльних станцій.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Магістральним шляхом підвищення ефективності та якості залізничних вантажних перевезень 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, зокрема це: 1) конкурентний ринок перевезень пасажирів та вантажів; 2) недискримінаційний доступ до інфраструктури; 3) врегулювання діяльності володільців під'їзних колій; 4) створення нових органів, що здійснюватимуть державне управління на конкурентному ринку перевезень (регулятор); 5) впровадження системи безпеки руху на залізничному транспорті; 6) введення технічного розслідування залізничних транспортних пригод; 7) встановлення правових основ технічного регулювання для забезпечення інтероперабельності; 8) забезпечення суспільно важливих перевезень.

Нова модель ринку залізничних перевезень передбачає появу нових суб'єктів господарювання (оператора інфраструктури, перевізників, операторів залізничного рухомого складу) та регулятора — НКРТ, а також формування нового законодавчого і нормативно-правового поля щодо їх взаємовідносин.

Одним із ключових елементів нової моделі ринку повинна стати *нова модель тарифної системи*, яка ґрунтуватиметься на зазначених принципах:

- ◆ економічна обґрунтованість тарифу;
- ◆ компенсація різниці між економічно обґрунтованим рівнем тарифу і регульованими тарифами;
- ◆ прогнозованість тарифів, що передбачає затвердження механізму індексації регульованих тарифів у визначені строки (періоди);
- ◆ структурованість тарифу, яка передбачає наявність інфраструктурної, локомотивної, пасажирської вагонної та моторвагонної складових, кожна з яких міститимете у собі інвестиційну складову, що розраховується на підставі затвердженої довгострокової інвестпрограми;
- ◆ диференційованість тарифу за видами перевезень у залежності від факторів, що впливають, зокрема: питомі витрати, цінність послуги для споживачів, визначені Урядом соціально-економічна доцільність або обмежуючі соціальні умови;
- ◆ поступова відмова від перехресного субсидування в частині локомотивної, вагонної (пасажирської) та моторвагонної складових тарифу, але зі збереженням можливості соціальної підтримки пасажирських перевезень шляхом кроссубсидування в частині інфраструктурної складової;
- ◆ запровадження механізмів стимулюючого до інновацій технічного і тарифного регулювання;
- ◆ відмова від тарифного регулювання вартості перевезення вантажів у частині послуг з надання вагонів та вартості перевезення пасажирів у конкурентному сегменті, з одночасним запровадженням принципів їх економічної обґрунтованості.

Виконання зобов'язань України за Угодою про асоціацію, запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень та *нової моделі тарифної системи* можливо лише за умови імплементації нових законів України «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту», проекти яких вже зареєстровані у ВРУ.

Поточні бар'єри на шляху підвищення ефективності та якості залізничних вантажних перевезень

Низький рівень розвитку та зношена інфраструктура

- Високий рівень зносу залізничної інфраструктури та рухомого складу. Понад **11 тис. км** залізничних колій, або **28%** експлуатованих залізничних шляхів, потребує капітального ремонту, а рівень зносу рухомого складу становить понад **90%**.
- Значне податкове навантаження. Застосування ПДВ на всіх етапах надання послуг, податок на землю під залізничною інфраструктурою, високі ввізні мита на обладнання, що знижують можливість інвестувати в модернізацію інфраструктури.

Неефективне державне регулювання

- Відсутність незалежного регулятора. Конкуренція на ринках перевезення пасажирів та вантажів, які залежать від користування послугами природних монополій є відсутньою / обмеженою.
- Економічно необґрунтовані тарифи на залізничні перевезення. Нечіткий та непрозорий механізм тарифоутворення без прив'язки до собівартості.
- Відсутній облік та адресність пільгових пасажирських перевезень. Відтак, це стає причиною високої заборгованості органів місцевої влади за залізничні перевезення.
- Окремою і надважливою проблемою, яка потребує невідкладного законодавчого врегулювання, є збереження перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних.
 - Відповідно до інформаційного повідомлення¹ прес-центру АТ «Укрзалізниця» від 23.12.2019, щороку збитки від пасажирських перевезень мають тенденцію до зростання: у 2015 році — **7,5 млрд грн**, у 2016 році — **8,9 млрд грн**, у 2017 році — майже **10 млрд грн**, у 2018 році — **12,4 млрд грн**. У 2019 році збитки від пасажирських перевезень орієнтовно склали **14,3 млрд грн**.
 - За даними корпоративної управлінської звітності АТ «Укрзалізниця» за січень–жовтень 2020 р. у сегменті пасажирських перевезень товариство отримало негативний фінансовий результат. Так, збитки від пасажирських перевезень склали **10,9 млрд грн**, доходи — **3,5 млрд грн**².
 - Чинна модель кроссубсидування негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі, на її розвиток та можливість реновації основних засобів і, по суті, є непрямим додатковим фінансовим навантаженням на сектори економіки, що є споживачами послуг залізничних вантажних перевезень. Така модель є не типовою для країн з розвинутою економікою, де витрати на здійснення пасажирських перевезень покриваються за рахунок бюджетних субсидій (компенсацій).

¹ https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/508269/
² https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/530230/

Неефективне управління та адміністрування

Неефективна організація ринку залізничних перевезень. Існування природної монополії на послуги інфраструктури за відсутності ефективного регулятора, зловживання монополієм (домінуючим) становищем АТ «Укрзалізниця» в сегментах перевезення вантажів та послуг магістральних вантажних локомотивів, що обмежує ефективність функціонування залізничного транспорту та залучення інвестицій.

Неефективне управління АТ «Укрзалізниця»:

- необґрунтована кількість адміністративного персоналу;
- відсутність затверджених єдиним акціонером ключових показників ефективності (КПЕ) роботи наглядової ради.

Експерти ринку вважають, що члени наглядової ради АТ «Укрзалізниця» не відчують відповідальності за діяльність, яку вони проводять. Таку ж позицію висловлюють і представники депутатського корпусу¹, і Уряд України, який пунктом 157 Плану пріоритетних дій на 2020 рік² передбачив затвердження для 15 найбільших державних компаній ключових показників ефективності діяльності наглядової ради, у т.ч. для АТ «Укрзалізниця»;

- недосконалі КПЕ правління;
- систематичне недовиконання планів капітальних інвестицій: у 2019 р. план був виконаний лише на **51%** (у 2018 р. — на **67%**);
- український низький рівень виконання доручень Уряду (єдиного акціонера) щодо відкриття ринку вантажних перевезень, реорганізації та анбандлінгу.

Потреби в інвестиціях в оновлення залізничної інфраструктури значно перевищують обсяги фактичного фінансування з боку АТ «Укрзалізниця».

- На теперішній час, вартість відкладених на майбутні періоди ремонтів капітального характеру колії сягнули **40 млрд грн**, а загалом усіх основних засобів АТ «Укрзалізниця», що задіяні в перевізному процесі, — понад **53 млрд грн** (у цінах 2018 р.). Це майже рівнозначно річному обсягу доходів від вантажних перевезень.

Невикористання експортного та транзитного потенціалу

Зниження обсягів транзитних вантажів, що обробляються в Україні. Обсяг транзитних вантажів значно скоротився за останні **7** років (з **35 млн т** у 2012 році до **11 млн т** у 2019 році в морських портах та з **32 млн т** у 2012 році до **14 млн т** у 2019 році на залізниці).

Низький рівень контейнеризації. Рівень контейнеризації в Україні становив близько **1%** у 2018 році, тоді як цей показник складав **5%** для  Росії, **15%** для  Білорусі та близько **45%** для країн  ЄС.

Низький рівень розвитку інтермодальних/мультимодальних перевезень. Відсутність розвиненої інфраструктури для здійснення такого типу перевезень. Відсутня стратегія розвитку мультимодальних перевезень.

Невикористаний потенціал інтеграції до міжнародних транспортних коридорів. За даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує **25-30%** транзитного потенціалу.

¹ <https://gordonua.com/ukr/news/politics/potriben-zakon-jakij-viznachatime-obov-jazki-i-pokazniki-efektivnosti-nagljadovoji-radi-ukrzhaliznitsi-nardep-skichko-1526132.html>

² https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-prioritetni-a1133r?fbclid=IwAR2s8_wDNVrcfaQARDKy9HU6iAN-1GDOAoh-6S0e4sSM8x7d0AsTXZjvq-g

Пропозиції щодо розвитку конкуренції на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, підвищення якості та ефективності надаваних послуг

Враховуючи проблемні питання, які існують на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, та з метою розвитку конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, підвищення якості та ефективності надаваних послуг вбачається доцільним:

Запропонувати ВРУ та КМУ:

- ◆ Створити національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Передбачити публічність та прозорість діяльності регулятора. Забезпечити незалежність за рахунок здійснення відбору за участі представників від різних органів та механізму фінансування, яке не буде стимулювати підвищення тарифів на послуги природних монополій.
- ◆ Посилити роботу щодо скорішого розгляду ВРУ проекту Закону України «Про залізничний транспорт України», положення якого сприятимуть впровадженню конкурентних умов на ринках залізничних перевезень, зокрема, передбачатимуть виокремлення оператора інфраструктури, розмежування надання послуг вантажних та пасажирських перевезень, *лібералізацію ринку надання послуг вантажних магістральних локомотивів* тощо.
- ◆ Відновити практику обов'язкового погодження та схвалення КМУ (як єдиним акціонером АТ «Укрзалізниця») змін до будь-яких складових вартості залізничних перевезень, що перевищують прогнозний рівень інфляції поточного року, в т. ч. на вагонну складову.

Запропонувати МІУ:

- ◆ Розробити, погодити та подати для схвалення у встановленому законодавством порядку проекти нормативно-правових актів, необхідних для недискримінаційного залучення приватних вантажних локомотивів до залізничних перевезень.

Рекомендувати АТ «Укрзалізниця»:

- 1 У найкоротші строки *опрацювати питання та направити пропозиції* відповідним суб'єктам та органам управління:
 - ◆ Залучити приватні вантажні магістральні локомотиви до залізничних перевезень.
 - ◆ Спільно з Міністерством інфраструктури України розробити, погодити та подати для схвалення в установленому законодавством порядку проекти нормативно-правових актів, необхідних для залучення приватних вантажних локомотивів до залізничних перевезень.
 - ◆ Залучити суб'єктів господарювання до участі в оновленні та проведенні ремонтів вантажних локомотивів АТ «Укрзалізниця».
- 2 Ужити заходів для:
 - ◆ Забезпечення відкритого, прозорого та недискримінаційного доступу вантажовідправників до отримання вагонів, їх розподілу між вантажовідправниками.
 - ◆ Рационального використання рухомого складу, у тому числі на під'їзних коліях відправників / одержувачів, з метою мінімізації невиробничих простой, уникнення або зниження зустрічних пробігів порожніх вагонів.

- ◆ Приведення у відповідність до встановлених норм показників швидкості руху рухомого складу на коліях загального користування АТ «Укрзалізниця», дотримання нормативних строків доставки.
- ◆ Забезпечення відкритого, прозорого та недискримінаційного доступу суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури (накопичення на сортувальних станціях, руху шляхами загального користування, подавання/збирання на/із навантажувально-вивантажувальних місць, ремонту вагонів тощо) незалежно від того, користуються вони вагонами АТ «Укрзалізниця», власними вагонами чи вагонами інших операторів рухомого залізничного складу.
- ◆ Забезпечення прозорості та передбачуваності тарифної політики, зокрема, оприлюднення та громадське обговорення основних показників діяльності, що впливають на формування та зміну будь-яких складових вартості залізничних перевезень.
- ◆ Виведення операторів вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» в окремі юридичні особи, що поставить їх у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів рухомого складу.
- ◆ Зменшення кількості адміністративного персоналу, удосконалення КПЕ роботи Наглядової ради та Правління.
- ◆ Державної реєстрації в Міністерстві юстиції України Договору про надання послуг з організації перевезення, як це передбачено законодавством.

ДОДАТКИ

ТАБЛИЦЯ 1. ДОВЖИНА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, КМ

Рік	Залізничні колії ¹		Автомобільні дороги ²		Річкові судноплавні шляхи
	Експлуатаційна довжина	у т. ч. електрофіковані ¹	Довжина	у т. ч. із твердим покриттям ²	Експлуатаційна довжина
1980	22553,0	7058,0	163243,0	133673,0	4910,0
1981	22647,0	7109,0	162775,0	136090,0	4855,0
1982	22648,0	7204,0	163284,0	138608,0	4793,0
1983	22635,0	7375,0	163560,0	141560,0	4809,0
1984	22703,0	7554,0	162466,0	143125,0	4859,0
1985	22698,0	7628,0	162335,0	145236,0	4911,0
1986	22716,0	7791,0	162709,0	147335,0	4922,0
1987	22737,0	7806,0	163208,0	149463,0	4803,0
1988	22757,0	7911,0	165275,0	151689,0	4815,0
1989	22758,6	8112,0	166767,0	154724,0	4368,5
1990	22798,5	8113,1	167804,0	157199,0	4005,0
1991	22794,6	8319,2	168979,0	159118,0	3915,5
1992	22938,1	8364,9	169964,0	160807,0	3748,0
1993	22754,5	8344,2	170518,0	161784,0	3647,0
1994	22728,8	8508,1	172315,0	162725,0	3662,0
1995	22756,4	8521,2	172257,0	163255,0	3662,0
1996	22757,2	8594,8	172565,0	163904,0	3181,5
1997	22701,5	8711,3	172378,0	164097,0	3046,0
1998	22600,1	8905,8	168545,7	162645,9	2993,0
1999	22471,7	9078,1	168674,2	162957,2	2436,2
2000	22300,7	9144,0	169490,9	163827,0	2413,5
2001	22217,7	9243,5	169629,9	164089,0	2280,5
2002	22078,0	9285,2	169678,5	164245,4	2282,0
2003	22051,0	9301,7	169738,9	164633,4	2241,0
2004	21990,2	9370,4	169447,1	164772,2	2253,2
2005	21980,4	9383,8	169322,8	164956,7	2191,2
2006	21870,4	9556,8	169104,2	165155,0	2151,7
2007	21852,2	9647,5	169421,6	165611,2	2175,7
2008	21654,7	9727,9	169501,6	165799,9	2165,8
2009	21657,5	9732,7	169494,9	165820,0	2150,2
2010	21684,2	9853,7	169496,2	165843,6	2184,7
2011	21644,4	10067,2	169636,8	166024,6	2144,7
2012	21619,4	10242,2	169693,9	166095,1	2125,7
2013	21604,9	10237,5	169648,5	166084,9	2120,7
2014 ³	20948,1	9975,5	163027,6	159463,2	1613,1
2015 ³	20954,2	9974,5	163024,2	159447,1	1562,6
2016 ³	20951,8	9926,4	163033,0	159462,1	1569,4
2017 ³	19769,9	9334,5	163118,9	159595,0	2129,4
2018 ^{3,4}	20951,8	9926,4	169652,0	165987,5	2714,5
2019 ^{3,5}	19787,0	9319,0	169652,0	165987,5	2714,5

1 За даними ПАТ «Укрзалізниця»

2 За даними Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор)

3 Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.
Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u

4 Дані наведено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>

5 Дані наведено на сайті МІУ <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>

ТАБЛИЦЯ 2. ОБСЯГ ПЕРЕВЕЗЕНИХ ВАНТАЖІВ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ, ТИС. Т

	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний ²	Авіаційний ³	Трубопровідний	Усього	Частка, %		
								Залізничний	Автомобільний	Інші
1995	360225,3	20797,8	12844,6	1816401,0	19,0	245527,4	2 455 815,1	14,67	73,96	11,37
1996	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2	1 864 735,2	18,37	67,28	14,35
1997	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7	1 846 970,2	18,49	67,67	13,84
1998	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9	1 675 170,1	20,00	64,55	15,45
1999	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0	1 539 621,6	21,73	62,05	16,22
2000	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9	1 529 151,9	23,37	61,40	15,23
2001	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1	1 579 137,3	23,44	61,89	14,67
2002	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6	1 557 614,7	25,20	60,82	13,98
2003	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9	1 654 492,3	26,93	58,83	14,24
2004	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0	1 731 444,0	26,70	59,34	13,96
2005	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8	1 805 119,5	24,94	62,09	12,97
2006	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7	1 872 665,7	25,56	62,33	12,11
2007	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7	1 989 757,4	25,84	63,08	11,07
2008	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0	1 971 555,7	25,29	64,24	10,47
2009	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6	1 624 858,5	24,10	65,78	10,12
2010	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6	1 765 697,6	24,52	66,16	9,32
2011	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2	1 886 628,2	24,88	66,38	8,74
2012	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8	1 853 466,8	24,68	67,96	7,35
2013	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1	1 836 677,9	24,15	68,64	7,20
2014 ⁴	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5	1 623 297,4	23,80	69,69	6,51
2015 ⁴	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5	1 474 346,5	23,74	69,22	7,04
2016 ⁴	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2	1 542 574,7	22,26	70,38	7,36
2017 ⁴	339550,5	2253,1	3640,2	1121673,6	82,8	114810,4	1 582 010,6	21,46	70,90	7,63
2018 ⁴	322342,1	1892,0	3698,0	1205530,8	99,1	109418,2	1 642 980,2	19,62	73,37	7,01
2019 ⁴	312938,9	2120,3	3990,2	1147049,6	92,6	112656,4	1 578 848,0	19,82	72,65	7,53

Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm

ТАБЛИЦЯ 2.1. АВТОМОБІЛЬНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ДЛЯ ВЛАСНИХ ПОТРЕБ, МЛН Т (розраховано за даними Таблиці 2 і Таблиці 3)

	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Послуга	млн т	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9	175,6	187,1	244,2
З урахуванн. власних потреб	млн т	1 068,9	1 168,2	1 252,4	1 259,7	1 260,8	1 131,3	1 020,6	1 085,7	1 121,7	1 205,5	1 147,0
Для власних потреб	млн т	928,9	1 010,0	1 074,1	1 080,7	1 077,3	952,9	873,3	918,8	946,1	1 018,4	902,8
Послуга	%	13,1	13,5	14,2	14,2	14,6	15,8	14,4	15,4	15,7	15,5	21,3
Для власних потреб	%	86,9	86,5	85,8	85,8	85,4	84,2	85,6	84,6	84,3	84,5	78,7

¹ За даними АТ «Укрзалізниця»

² З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва

³ З 2003р. — за даними Державної авіаційної служби України

⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

ТАБЛИЦЯ 3. ПЕРЕВЕЗЕНО ВАНТАЖІВ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹	2019 ¹
Транспорт	млн т	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6	671,2	601,0	624,5	635,9	624,8	676,0
	у %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	99,95	100,00
залізничний ²	млн т	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9
	у %	56,23	57,26	57,71	59,20	58,32	57,66	58,24	55,10	53,39	51,58	46,29
автомобільний	млн т	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9	175,6	187,1	244,2
	у %	20,12	20,95	21,97	23,16	24,22	26,58	24,51	26,73	27,61	29,95	36,12
водний	млн т	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3	6,0	6,4	6,7	5,9	5,6	6,1
	у %	1,41	1,47	1,22	1,01	0,83	0,89	1,06	1,07	0,93	0,90	0,90
трубопровідний	млн т	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9	99,7	97,2	106,7	114,8	109,4	112,7
	у %	22,22	20,31	19,10	16,61	16,62	14,85	16,17	17,09	18,05	17,51	16,67
авіаційний	млн т	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,07	0,1	0,1	0,1
	у %	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01

СЕРЕДНЯ ВІДСТАНЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (розраховано за даними Таблиці 3 і Таблиці 9)

Тр-рт	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
залізничний	млн т-км	195 978,9	218 037,6	243 556,4	237 274,6	224 017,8	209 634,3	194 321,6	187 215,6	191 914,1	186 344,1	181 844,7	159 981,8
	млн т	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9	278,8
	км	501,0	504,1	520,0	518,6	507,1	541,7	555,2	544,1	565,3	578,2	581,2	573,8
автомобільний	млн т-км	33 866,7	38 697,2	38 438,9	39 194,1	40 487,2	37 764,2	34 431,1	37 654,9	41 178,8	42 569,5	48 906,3	38 652,8
	млн т	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9	175,6	187,1	244,2	174,6
	км	241,9	244,6	215,6	219,0	220,6	211,7	233,7	225,6	234,5	227,5	200,3	221,4
водний	млн т-км	7 927,1	9 014,50	7 365,2	5 324,8	4 615,2	5 462,3	5 434,1	3 998,6	4 257,1	3 363,0	3 387,8	2 121,6
	млн т	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3	6,0	6,4	6,7	5,9	5,6	6,1	5,2
	км	808,9	812,1	744,0	682,7	732,6	910,4	849,1	596,8	721,5	600,5	555,4	408,0

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

² За оперативними даними АТ «Укрзалізниця»

**ТАБЛИЦЯ 4. ІНФОРМАЦІЯ НАВЕДЕНА У КОНСОЛІДОВАНИХ ЗВІТАХ
ПРО СУКУПНИЙ ДОХІД АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЗА 6 МІСЯЦІВ 2020 Р.
ТА 2019 Р., ТИС. ГРН**

	6 міс.		2019 р.	2018 р.
	2020 р.	2019 р.		
Всього доходу від реалізації, у т.ч.:	35 623 286	44 207 411	90 352 319	83 402 407
Доходи від вантажних перевезень	30 653 071	36 065 647	72 488 806	67 519 803
Доходи від перевезення пасажирів та багажу	1 912 378	4 395 986	9 905 795	8 468 724
Інші доходи та додаткові послуги	3 057 837	3 745 778	7 957 718	7 413 880
Всього операційних витрат, у т.ч.:	(39 236 401)	(42 575 084)	(85 532 726)	(79 900 779)
Витрати на персонал	(20 767 695)	(21 663 168)	(44 056 208)	(40 585 068)
Амортизація	(6 597 225)	(5 729 331)	(12 402 695)	(12 547 478)
Електроенергія	(3 511 123)	(4 495 993)	(8 484 771)	(9 155 746)
Пальне	(2 768 165)	(4 377 770)	(8 237 492)	(9 405 550)
Матеріали, ремонт та обслуговування	(2 997 214)	(2 894 661)	(5 530 092)	(7 030 203)
Податки, крім податку на прибуток	(1 829 778)	(2 146 275)	(4 229 621)	(1 262 153)
Витрати на соціальне забезпечення	(186 928)	(351 150)	(543 395)	(677 887)
Зміна забезпечення	(29 639)	(96 102)	(104 091)	(134 241)
Зміна в залишках готової продукції та незавершеного виробництва	77 907	138 360	19 589	(61 273)
Інші операційні доходи	302 710	442 446	1 081 671	1 229 638
Інші операційні витрати	(929 251)	(1 401 440)	(3 045 621)	(270 818)
Операційний прибуток	(3 613 115)	1 632 327	4 819 593	3 501 628
Прибуток до оподаткування	(8 826 016)	1 591 868	4 863 347	940 477
Витрати з податку на прибуток	34 001	(526 831)	(1 875 100)	(736 623)
Прибуток за рік / період	(8 792 015)	1 065 037	2 988 247	203 854
Інший сукупний дохід/(збиток)			(558 488)	(704 779)
<i>Всього сукупний дохід/(збиток) за період, що відноситься до:</i>				
Власника материнської компанії	(8 793 988)	1 046 991	2 430 081	(501 013)
Неконтрольованих часток	(2 202)	(9)	(322)	88
Всього сукупний дохід/(збиток) за рік	(8 796 190)	1 046 982	2 429 759	(500 925)

Джерело: АТ «Укрзалізниця» https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfs/

ТАБЛИЦЯ 5. РЕЗУЛЬТАТИ РОБОТИ ЗВІТНИХ ОПЕРАЦІЙНИХ СЕГМЕНТІВ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» У 2019 Р., ТИС. ГРН

	Перевезення			Допоміжна діяльність	Всі інші сегменти	Не-розподілені елементи	Коригування	Всього
	Вантажні	Міжміські пас	Приміські пас					
Всього доходу від реалізації, у т.ч.:	73 288 883	9 161 651	766 052	7 256 752	650 202	0	-771 221	90 352 319
Інфраструктурна складова	62 662 749	3 989 997	0	0	0	0	0	66 652 746
Вагонна складова	10 626 134	5 171 654	0	0	0	0	0	15 797 788
Операційний результат	19 451 396	-6 271 752	-6 551 558	1 801 623	-77 979	-4 663 354	4 907 064	8 595 440
Операційна рентабельність, %	36,13	-40,64	-89,53	33,03	-10,71			10,51
Витрати	53 837 487	15 433 403	7 317 610	5 455 129	728 181			81 756 879

ТАБЛИЦЯ 6. ВАРТІСТЬ МАЙНА, ЩО УВІЙШЛО ДО СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЗГІДНО ЗІ ЗВЕДЕНИМ АКТОМ ОЦІНКИ МАЙНА

1.	Необоротні активи	243 922,759 млн грн
	у тому числі:	
1.1.	Вартість нематеріальних активів, зокрема:	156 977,078 млн грн
	право господарського відання майном	111 188,830 млн грн
	право користування землею	45 647,047 млн грн
1.2.	Незавершене будівництво	3 995,886 млн грн
1.3.	Вартість основних засобів	80 285,737 млн грн
1.4.	Довгострокові фінансові інвестиції	81,014 тис. грн
1.5.	Довгострокова дебіторська заборгованість	2 441,387 млн грн
1.6.	Відстрочені податкові активи	141,657 тис. грн
2.	Оборотні активи	0
3.	Вартість державних пакетів акцій (часток), що вносяться до статутного капіталу товариства	1 482,757 млн грн
4.	Витрати майбутнього періоду	0
5.	Сукупна вартість цілісного майнового комплексу	259 934,865 млн грн
6.	Забезпечення витрат і платежів	0
7.	Довгострокові зобов'язання	0
8.	Поточні зобов'язання	0
9.	Чиста вартість цілісного майнового комплексу	229 879,115 млн грн
10.	Вартість майна, що не вноситься до статутного капіталу товариства	134 717,421 млн грн
11.	Статутний капітал товариства	229 879,115 млн грн

ТАБЛИЦЯ 7. АКЦІОНЕРНІ ТОВАРИСТВА, 100% АКЦІЙ ЯКИХ ВНЕСЕНО ДО СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

№ з/п	Назва залежного товариства	Статутний капітал, грн	Ринкова вартість пакету акцій, млн грн
1.	ПрАТ «Київський електровагоно-ремонтний завод»	48 737 200	89,435
2.	ПрАТ «Львівський локомотиво-ремонтний завод»	72 635 300	136,824
3.	ПрАТ «Запорізький електровагоно-ремонтний завод»	73 703 767	168,991
4.	ПрАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	71 425 900	132,382
5.	ПрАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал»	29 266 000	116,570
6.	ПрАТ «Гніванський завод залізобетону»	92 883 000	75,864
7.	ПрАТ «Київський електротехнічний завод „Трансигнал“»	19 849 750	103,481
	Разом		823,547

ТАБЛИЦЯ 8. ГОСПОДАРСЬКІ ТОВАРИСТВА, ПАКЕТИ АКЦІЙ (ЧАСТОК) ЯКИХ ВНЕСЕНО ДО СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

№ з/п	Назва господарського товариства	Частка, %	Статутний капітал, грн	Ринкова вартість пакету акцій, млн грн
1.	ПрАТ Лізингова компанія «Укртранслізінг»	47,67	1 321 601 000	658,000
2.	ПрАТ Міжнародна транспортна компанія «Укрзовніштранс»	25,10	500 000	0,006
3.	ПрАТ Страхова компанія «Інтер-Поліс»	8,16	7 350 000	1,204
	Разом			659,210

ТАБЛИЦЯ 9. ВАНТАЖОБІГ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ У 2009-2019 РР.

	Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹	2019 ¹
Транс-порт	млн т-км	380 003,5	404 572,9	426 427,7	394 648,1	379 045,0	335 151,7	315 341,8	323 473,9	343 057,1	331 856,2	338 962,5
	у %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
залізнич-ний ²	млн т-км	195 978,9	218 037,6	243 556,4	237 274,6	224 017,8	209 634,3	194 321,6	187 215,6	191 914,1	186 344,1	181 844,7
	у %	51,57	53,89	57,12	60,12	59,10	62,55	61,62	57,88	55,94	56,15	53,65
автомобільний	млн т-км	33 866,7	38 697,2	38 438,9	39 194,1	40 487,2	37 764,2	34 431,1	37 654,9	41 178,8	42 569,5	48 906,3
	у %	8,91	9,56	9,01	9,93	10,68	11,27	10,92	11,64	12,00	12,83	14,43
водний	млн т-км	7 927,1	9 014,5	7 365,2	5 324,8	4 615,2	5 462,3	5 434,1	3 998,6	4 257,1	3 363,0	3 387,8
	у %	2,09	2,23	1,73	1,35	1,22	1,63	1,72	1,24	1,24	1,01	1,00
трубопро-відний	млн т-км	141 880,5	138 445,4	136 700,4	112 505,1	109 651,8	82 050,9	80 944,1	94 378,9	105 434,4	99 239,9	104 528,1
	у %	37,34	34,22	32,06	28,51	28,93	24,48	25,67	29,18	30,73	29,90	30,84
авіацій-ний	млн т-км	350,3	378,2	366,8	349,5	273,0	240,0	210,9	225,9	272,7	339,7	295,6
	у %	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,10	0,09

Джерело http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm; http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/vp/vp_u/arh_vp2018.html

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

² За оперативними даними АТ «Укрзалізниця».

ТАБЛИЦЯ 10. ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ У 2020 Р. (попередні дані ДССУ)

	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн т-км	у % до 2019	млн т	у % до 2019
Транспорт	290342,6	85,7	600,0	88,8
залізничний	175587,2	96,6	305,5	97,6
автомобільний	42296,7	86,5	191,3	78,3
водний	2866,0	84,6	5,6	91,7
трубопровідний	69281,8	66,3	97,5	86,5
авіаційний	310,9	105,2	0,1	93,3

<http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/01/07.pdf>

ТАБЛИЦЯ 10.1. ВАНТАЖООБІГ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ У 2020 Р.¹ (попередні дані)

		Січень-листопад	Частка у загальному, %	Частка без врахування трубопровідного та авіаційного, %
Транспорт	млн т-км	263882,4		201298,2
	у % до відпов. пер. 2019 р.	84,9		
залізничний	млн т-км	159981,8	60,63	79,48
	у % до відпов. пер. 2019 р.	95,5		
автомобільний	млн т-км	38652,8	14,65	19,20
	у % до відпов. пер. 2019 р.	86,3		
водний	млн т-км	2663,6	1,01	1,32
	у % до відпов. пер. 2019 р.	85,0		
трубопровідний	млн т-км	62308,4	23,61	н/в
	у % до відпов. пер. 2019 р.	65,3		
авіаційний	млн т-км	275,8	0,10	н/в
	у % до відпов. пер. 2019 р.	101,6		
			100,00	100,00

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

**ТАБЛИЦЯ 11. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ
ТРАНСПОРТОМ ЗА ВИДАМИ ВАНТАЖІВ У 2009-2019 РР.^{1,2}**

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т	млн т
Перевезено вантажів	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9
з них відправлено	322,2	358,00	388,7	378,1	377,3	325,1	294,3	292,4	277,3	267,6	262,6
Транзит	69,0	74,5	79,7	79,4	64,5	61,9	55,7	51,7	62,2	54,7	50,3
у т.ч. за номенклатурою вантажів											
кам'яного вугілля	90,9	97,80	104	102,3	102,5	75,5	58,6	57,2	43,9	42,7	40,0
коксу	9,5	10,5	11,3	11,5	10,9	7,9	6,6	7,1	5,0	4,9	4,3
нафти і нафтопродуктів	10,8	11,8	11,2	7,4	7,1	3,1	2,7	3,3	3,8	3,5	3,3
руди залізної і марганцевої	61,8	71,8	76,1	73,1	76,5	74,7	75,3	69,2	64,9	66,5	68,3
чорних металів	26,8	29,0	31,4	29,2	30,9	26,7	23,0	25,2	20,8	20,1	19,1
брухту чорних металів	5,1	6,2	6,5	4,7	4,8	3,8	3,0	2,7	3,1	3	2,4
лісових вантажів	3,4	4,6	4,9	4,4	4,9	5,0	5,0	4,2	2,8	2,4	1,0
хімічних і мінерал. добрив	4,7	5,7	8	7,8	6,0	4,8	4,3	4,1	3,5	3,4	4,4
зерна і продуктів перемелу	19,6	12,2	14,2	22,7	22,4	25,2	28,7	31,9	35,7	32,9	39,8
цементу	6,2	6,5	6,8	6,1	6,2	5,5	5,6	5,9	5,9	5,7	5,4
будівельних матеріалів	37,1	46,1	54	53,9	53,2	49,1	41,2	35,4	41,2	35,9	29,1
інших вантажів	46,3	55,8	60,3	55,0	51,9	43,8	40,3	46,2	46,7	46,6	45,5

Джерело: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/pv_zal/pv_zal_u/

¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

² За оперативними даними АТ «Укрзалізниця».

**ТАБЛИЦЯ 12. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ
ТРАНСПОРТОМ ЗА НОМЕНКЛАТУРОЮ ВАНТАЖІВ У 2016-2019 РР.^{1,2}**
ТИС. Т

Рік	2016		2017		2018		2019	
	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп
Усього	123196,10	6581,92	126471,96	7055,62	134398,22	7277,22	190041,19	10108,82
<i>продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства</i>	<i>15739,81</i>	<i>479,08</i>	<i>17628,50</i>	<i>531,76</i>	<i>16697,01</i>	<i>480,56</i>	<i>24366,22</i>	<i>511,59</i>
зернові	11966,57	118,66	13147,91	115,76	12680,79	101,52	19115,28	82,94
<i>кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ</i>	<i>2838,89</i>	<i>26,05</i>	<i>2829,03</i>	<i>25,27</i>	<i>2515,66</i>	<i>21,61</i>	<i>3704,78</i>	<i>24,69</i>
кам'яне і буре вугілля	2770,94	25,96	2760,97	25,27	2450,41	20,57	3642,09	23,88
<i>руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди</i>	<i>49809,54</i>	<i>125,17</i>	<i>46461,02</i>	<i>166,00</i>	<i>55559,47</i>	<i>106,60</i>	<i>72857,62</i>	<i>287,01</i>
руди залізні	632,23	0,68	1574,81	1,08	1971,10	0,11	1156,71	0,45
камінь, пісок, гравій, глина, торф та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів, не віднесена до інших угруповань	48917,89	14,80	44466,79	47,11	53086,97	22,10	71236,97	199,39
<i>харчові продукти, напої та тютюнові вироби</i>	<i>13783,00</i>	<i>1013,64</i>	<i>15324,63</i>	<i>1030,81</i>	<i>15746,78</i>	<i>1183,46</i>	<i>22512,35</i>	<i>1405,96</i>
<i>текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри</i>	<i>420,16</i>	<i>75,12</i>	<i>515,29</i>	<i>70,62</i>	<i>599,24</i>	<i>79,35</i>	<i>584,36</i>	<i>103,65</i>
<i>деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації</i>	<i>3687,75</i>	<i>892,61</i>	<i>4103,36</i>	<i>868,99</i>	<i>3951,94</i>	<i>885,22</i>	<i>6326,49</i>	<i>2300,48</i>
деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів)	2755,63	612,49	2868,52	573,07	2697,51	596,20	4688,68	1740,12
<i>кокс і продукти нафтоперероблення</i>	<i>4283,21</i>	<i>116,93</i>	<i>4986,89</i>	<i>142,30</i>	<i>4495,76</i>	<i>242,96</i>	<i>6592,82</i>	<i>395,73</i>
кокс і коксопродукти; брикети, котуни та подібні види твердого палива	49,04	23,56	18,29	8,09	35,01	6,52	19,32	8,08
<i>речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне</i>	<i>1166,94</i>	<i>441,68</i>	<i>1683,52</i>	<i>512,40</i>	<i>1687,26</i>	<i>464,51</i>	<i>1969,12</i>	<i>503,85</i>
<i>продукція мінеральна неметалева інша (скло, фарфор, цемент, готові будматеріали)</i>	<i>8310,93</i>	<i>460,69</i>	<i>9238,06</i>	<i>490,89</i>	<i>10230,18</i>	<i>514,29</i>	<i>15767,30</i>	<i>607,94</i>
<i>основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування</i>	<i>2776,60</i>	<i>448,86</i>	<i>3285,16</i>	<i>494,17</i>	<i>3551,85</i>	<i>478,47</i>	<i>3206,52</i>	<i>533,68</i>

¹ Відповідно до Класифікації видів вантажів (КВВ)

² Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рік	2016		2017		2018		2019	
	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп	Усього	У МіжнСп
<i>машини й устаткування, не віднесені до інших угруповань; офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники</i>	1991,16	425,12	2280,14	465,01	2566,57	364,31	2955,67	571,91
<i>транспортні засоби</i>	387,75	197,85	396,61	184,41	435,10	192,30	722,67	165,31
<i>меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань</i>	1484,18	464,22	1764,14	555,72	2290,94	722,38	2353,96	801,64
<i>вторинна сировина; комунальні та інші відходи і вторинна сировина</i>	3160,66	28,64	3318,10	28,93	3308,05	40,11	3678,94	38,27
<i>пошта, поштові відправлення</i>	644,23	2,81	885,94	2,66	950,91	9,58	1117,02	7,21
<i>устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів</i>	266,70	61,44	413,92	84,37	497,36	88,24	544,20	83,61
<i>вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших угруповань</i>	35,13	5,41	37,71	6,11	33,68	8,05	78,65	18,65
<i>групові вантажі: група різних видів вантажів, що їх перевозять разом</i>	849,69	136,44	1001,74	119,91	1036,78	107,15	1269,47	196,49
<i>інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань</i>	11559,77	1180,16	10318,20	1275,29	8243,68	1288,07	19433,03	1551,15

**ТАБЛИЦЯ 13. ДАНІ ЩОДО ПАРКУ ЛОКОМОТИВІВ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ГРУДЕНЬ 2019 Р. ТА ВЕРЕСЕНЬ 2020 Р.**

Тип	Рід служби	Рід струму/тип передачі	Кількість	
			грудень 2019	вересень 2020
Електровози	Вантажний	Змінного струму	515	515
Електровози	Вантажний	Подвійного живлення	50	50
Електровози	Вантажний	Постійного струму	700	692
Електровози	Пасажирський	Змінного струму	229	229
Електровози	Пасажирський	Постійного струму	252	252
Тепловози	Вантажний	З електричною передачею	1044	1038
Тепловози	Вантажопасажирський	З гідромеханічною передачею	5	5
Тепловози	Вантажопасажирський	З електричною передачею	15	15
Тепловози	Маневровий	З гідромеханічною передачею	11	11
Тепловози	Маневровий	З електричною передачею	1488	1486
Тепловози	Пасажирський	З електричною передачею	121	120
Паровози			2	3
Усього локомотивів			4432	4416
У т.ч. вантажні			2329	2315

Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних <https://data.gov.ua/dataset/3f93caac-1031-4eb0-9514-939deb63d50e>

ТАБЛИЦЯ 14. СТРУКТУРА ПАРКУ ВАГОНІВ СТАНОМ НА 01.11.2020

Рід вагону	Власник	Усього власників	Вагонів усього	Вагонів у РП
1. Напіввагони	Усього	376	103809	65954
1. Напіввагони	Інші власники	375	53724	46545
1. Напіввагони	АТ «Укрзалізниця»	1	50085	19409
2. Цистерни	Усього	160	19013	10253
2. Цистерни	Інші власники	159	10408	8680
2. Цистерни	АТ «Укрзалізниця»	1	8605	1573
3. Криті	Усього	58	7081	3733
3. Криті	Інші власники	57	1387	1217
3. Криті	АТ «Укрзалізниця»	1	5694	2516
4. Цементовози	Усього	49	7353	5714
4. Цементовози	Інші власники	48	2723	2573
4. Цементовози	АТ «Укрзалізниця»	1	4630	3141
5. Платформи	Усього	22	5537	2865
5. Платформи	Інші власники	21	443	321
5. Платформи	АТ «Укрзалізниця»	1	5094	2544
6. Зерновози	Усього	172	30413	27510
6. Зерновози	Інші власники	171	18792	18446
6. Зерновози	АТ «Укрзалізниця»	1	11621	9064
7. Обкотишовози	Усього	18	5514	4202
7. Обкотишовози	Інші власники	17	2753	2596
7. Обкотишовози	АТ «Укрзалізниця»	1	2761	1606
8. Фітингові платформи	Усього	30	4471	3278
8. Фітингові платформи	Інші власники	29	429	409
8. Фітингові платформи	АТ «Укрзалізниця»	1	4042	2869
9. Мінераловози	Усього	20	3973	1594
9. Мінераловози	Інші власники	19	1811	1085
9. Мінераловози	АТ «Укрзалізниця»	1	2162	509
10. Думпкери	Усього	21	2078	1659
10. Думпкери	Інші власники	20	1136	969
10. Думпкери	АТ «Укрзалізниця»	1	942	690
11. Інші	Усього	50	11596	6096
11. Інші	Інші власники	49	1771	1482
11. Інші	АТ «Укрзалізниця»	1	9825	4614
	Усього		200838	132858
	У т.ч. Інші		95377	84323
	АТ «Укрзалізниця»		105461	48535

Джерело: аналітичний центр електронного журналу «Rail.Insider» <https://railinsider.com.ua/>

ТАБЛИЦЯ 15. ПАРК ВАГОНІВ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЖОВТЕНЬ 2020 Р.

Рід вагону	Кількість, од.	Робочий парк		Не робочий парк	
		Од.	%	Од.	%
Усього	105464	56013	53	49451	47
20 - Криті	5694	2770	49	2924	51
40 - Платформи	5094	2778	55	2316	45
60 - Люкові напіввагони	50086	24667	49	25419	51
70 - Цистерни	7069	1770	25	5299	75
72 - Цистерни восьмибічні	1536	8	1	1528	99
80 - Вагони-термоса	256	54	21	202	79
87 - Рефрижератори	198	68	34	130	66
90 - інші	6884	3753	55	3131	45
91 - Автомобілевози	729	85	12	644	88
92 - Мінераловози	2162	509	24	1653	76
93 - Цементовози	4630	3254	70	1376	30
94 - Обкатишевози	2761	2250	81	511	19
95 - Зерновози	11621	9060	78	2561	22
96 - Платформи фітингові	4042	2974	74	1068	26
97 - Думпкари	942	738	78	204	22
98 - Хопер-дозатори	1454	1193	82	261	18
99 - Транспортери	306	82	27	224	73

Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних. <https://data.gov.ua/dataset/34ddc706-30b1-4fe4-be20-235934d8facb>

ТАБЛИЦЯ 16. КІЛЬКІСТЬ ПРИВАТНИХ ВАГОНІВ СТАНОМ НА 01.11.2020

Рід вагону	Кількість власників	Вагонів усього	Вагонів у РП
1. Напіввагони	375	53724	46545
2. Цистерни	159	10408	8680
3. Криті	57	1387	1217
4. Цементовози	48	2723	2573
5. Платформи	21	443	321
6. Зерновози	171	18792	18446
7. Обкатишовози	17	2753	2596
8. Фітингові платформи	29	429	409
9. Мінераловози	19	1811	1085
10. Думпкари	20	1136	969
11. Інші	49	1771	1482
Усього		95377	84323

Джерело: аналітичний центр електронного журналу «Rail.Insider» <https://railinsider.com.ua/>

ТАБЛИЦЯ 17. ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОЛІЇ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» (ДАНІ ЗА 12 МІС. 2020 Р.), КМ

	головні	станційні і спеціальні	під'їзні	Усього
Розгорнута довжина	27 070,40	12 220,80	2 294,00	41 585,20
В експлуатації	26 674,80	10 957,20	1 791,00	39 423,00
На залізобетонних шпалах	23 862,50	8 080,10	1 336,20	33 278,80
З капремонтам за період	33,60	14,20	0,31	48,11
З реконструкцією за період	112,33	0,26	x	112,59
Потребують капремонт на кінець періоду	6 428,30	1 874,60	x	8 302,90
Потребують реконструкції на кінець періоду	2 717,00	x	x	2 717,00

Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних. <https://data.gov.ua/dataset/a4305cef-c8e0-4232-bb48-637ae4301261>

ТАБЛИЦЯ 18. ПЕРЕЛІК РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ»

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
1	Про ратифікацію Гарантійної угоди (Проект «Бескидський залізничний тунель» (Будівництво Бескидського тунелю) між Україною та Європейським інвестиційним банком	Верховна Рада України	Закон	1667-VII	02-09-2014	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
2	Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності	Верховна Рада України	Закон	3164-IV	01-12-2005	Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту	Кабінет Міністрів України	Постанова, Регламент, План, Заходи	494	11-07-2013	ст.14	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
3	Про метрологію та метрологічну діяльність	Верховна Рада України	Закон	1314-VII	05-06-2014	Регулювання відсутнє						Про затвердження Інструкції про порядок застосування засобів ваговиміральної техніки на залізничному транспорті України	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Інструкція, Паспорт, Форма типового документа	442	31-07-2012	Статті 11, 27, 37
4	Про охорону праці	Верховна Рада України	Закон	2694-XII	14-10-1992	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил безпечної експлуатації контактної мережі та пристроїв електропостачання автоблокування залізниць	Міністерство надзвичайних ситуацій України	Наказ, Правила, Картка, Форма типового документа, Перелік, Склад колегіального органу, Форма, НПОП	19	13-01-2012	статті 28

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
5	Про охорону праці	Верховна Рада України	Закон	2694-XII	14-10-1992	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку проведення медичних оглядів працівників певних категорій залізничного транспорту, метрополітенів та підприємств міжгалузевого промислового залізничного транспорту України	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Порядок, Перелік, Форма типового документа, Акт, Список, Довідка, Висновок, Картка, Звіт, СанПіН	240	29-04-2010	статті 17
6	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України	Міністерство транспорту України	Наказ, Положення	207	01-06-1998	
7	Щодо Закону України «Про транспорт»	Національний банк України	Лист	234	24-02-1995	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України	Міністерство транспорту України	Наказ, Положення	207	01-06-1998	
8	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Щодо Закону України «Про транспорт»	Національний банк України	Лист	234	24-02-1995	
9	Про ліцензування видів господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	222-VIII	02-03-2015	Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом	Кабінет Міністрів України	Постанова, Умови, Форма типового документа, Заява, Опис	1168	09-12-2015	Відповідно до пункту 24 частини першої статті 7 та абзацу першого частини другої статті 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
10	Про фізичний захист ядерних установок, ядерних матеріалів, радіоактивних відходів, інших джерел іонізуючого випромінювання	Верховна Рада України	Закон	2064-III	19-10-2000	Регулювання відсутнє						Загальні вимоги до систем фізичного захисту ядерних матеріалів при їх перевезенні	Державний комітет ядерного регулювання України	Наказ, Вимоги	156	28-08-2008	ст.33
11	Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку	Верховна Рада України	Закон	39/95-ВР	08-02-1995	Регулювання відсутнє						Загальні вимоги до систем фізичного захисту ядерних матеріалів при їх перевезенні	Державний комітет ядерного регулювання України	Наказ, Вимоги	156	28-08-2008	ст.33
12	Про Положення про Державний комітет ядерного регулювання України	Президент України	Указ, Положення	155/2001	06-03-2001	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку видачі сертифікатів щодо безпечного перевезення радіоактивних матеріалів	Державний комітет ядерного регулювання України	Наказ, Порядок	119	06-09-2007	
13	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про Положення про Державний комітет ядерного регулювання України	Президент України	Указ, Положення	155/2001	06-03-2001	
14	Про затвердження Правил користування електричною енергією	Національна комісія з питань регулювання електроенергетики України	Постанова, Правила, Договір, Перелік, Порядок, Акт	28	31-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку використання для залізниць України Методики обчислення плати за перетікання реактивної електроенергії між електропередавальною організацією та її споживачами	Міністерство транспорту України, Міністерство палива та енергетики України	Наказ, Порядок	149/225	22-03-2004	пункт 7.23

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
15	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил користування електричною енергією	Національна комісія з питань регулювання електроенергетики України	Постанова, Правила, Договір, Перелік, Порядок, Акт	28	31-07-1996	
16	Про страхування	Верховна Рада України	Закон	85/96-ВР	07-03-1996	Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок, Правила	733	01-06-2002	ч. 2 ст. 7	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
17	Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів	Верховна Рада України	Закон	104/98-ВР	10-02-1998	Регулювання відсутнє						Про затвердження тарифів на перевезення залізничним транспортом вантажів транзитом через територію України	Міністерство інфраструктури України	Наказ	265	26-04-2013	відсутнє

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
18	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження розмірів знижок до ставок додаткових зборів Тарифної політики Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2013 фрахтовий рік за перевантаження транзитних вантажів	Міністерство інфраструктури України	Наказ	116	26-02-2013	
19	Митний кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	4495-VI	13-03-2012	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку використання електронних накладних УМВС (СМГС), ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС, СІМ/СМГС), ЦІМ (СІМ) для декларування товарів, що не є підакцизними	Міністерство інфраструктури України, Міністерство доходів і зборів України	Наказ, Порядок	1006/782	10-12-2013	стаття 94
20	Про електронні документи та електронний документообіг	Верховна Рада України	Закон	851-IV	22-05-2003	Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку використання електронних накладних УМВС (СМГС), ЦІМ/УМВС (ЦІМ/СМГС, СІМ/СМГС), ЦІМ (СІМ) для декларування товарів, що не є підакцизними	Міністерство інфраструктури України, Міністерство доходів і зборів України	Наказ, Порядок	1006/782	10-12-2013	стаття 94
21	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Інструкція, Вимоги	54	26-01-2007	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
22	Регулювання відсутнє					Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок	252	19-03-1997		Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Правила, Перелік, Акт, Форма типового документа	1196	27-12-2006	
23	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Правила, Перелік, Акт, Форма типового документа	1196	27-12-2006	
24	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Положення, Перелік, Форма типового документа, Акт, Форма, Картка, Інформація, Довідка, Заходи, Звіт, Припис, Схема	27	01-04-2011	ст. 16, ст. 11
25	Про транспорт	Верховна Рада України	Закон	232/94-ВР	10-11-1994	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України	Міністерство інфраструктури України	Наказ, Положення, Перелік, Форма типового документа, Акт, Форма, Картка, Інформація, Довідка, Заходи, Звіт, Припис, Схема	27	01-04-2011	ст. 16, ст. 11

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
26	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Порядку застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Порядок	800	01-11-2010	
27	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про придбання, перевезення, облік, зберігання та застосування вогнепальної зброї, боєприпасів до неї підрозділами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Положення, Норми, Форма типового документа, Акт, Картка, Вимоги, Зразок	1336	24-12-2009	стаття 12
28	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил пожежної безпеки на залізничному транспорті	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Правила, НАПБ	1322	21-12-2009	
29	Про пожежну безпеку	Верховна Рада України	Закон	3745-XII	17-12-1993	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил пожежної безпеки на залізничному транспорті	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Правила, НАПБ	1322	21-12-2009	
30	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Інструкції з перевезення негабаритних і великогазових вантажів залізницями України	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ	1026	23-11-2004	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
31	Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування	Верховна Рада України	Закон	4442-VI	23-02-2012	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
32	Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про перевезення військових вантажів та персоналу через територію України	Верховна Рада України	Закон	861-VI	14-01-2009	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
33	Про транспортно-експедиторську діяльність	Верховна Рада України	Закон	1955-IV	01-07-2004	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
34	Про транзит вантажів	Верховна Рада України	Закон	1172-XIV	20-10-1999	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
35	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Статуту залізниць Союзу РСР	Органи влади СРСР	Постанова, Статут	270	06-04-1964	
36	Про технічні регламенти та оцінку відповідності	Верховна Рада України	Закон	124-VIII	15-01-2015	Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту	Кабінет Міністрів України	Постанова, Регламент, План, Заходи	1194	30-12-2015	ст.9	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
37	Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [ЗМІСТ]	Країни - учасниці	Двостороння угода (не СНД)		27-06-2014	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	Кабінет Міністрів України	Розпорядження, Стратегія	430-р	30-05-2018		Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
38	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [ЗМІСТ]	Країни - учасниці	Двостороння угода (не СНД)		27-06-2014	
39	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України	Міністерство транспорту України	Наказ, Правила	411	20-12-1996	
40	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Про затвердження Статуту залізниць України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Статут	457	06-04-1998	ст. 3	Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів	Міністерство транспорту України	Наказ, Перелік, Правила	644	21-11-2000	ст.5
41	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Про затвердження Статуту залізниць України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Статут	457	06-04-1998	ст. 3	Правила обчислення термінів доставки вантажів (ст. 41, 116 Статуту)	Міністерство транспорту України	Правила	644	21-11-2000	ст. 41, 116
42	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Правила перевезень вантажів. Розділ 41 Правила перевезень рідких вантажів наливом у вагонах-цистернах і бункерних піввагонах	Органи влади СРСР	Правила		25-05-1966	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
43	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Правила перевезень вантажів. Розділ 42 Правила перевезень небезпечних вантажів (крім вантажів ВР і ОР)	Органи влади СРСР	Правила		15-09-1965	
44	Про залізничний транспорт	Верховна Рада України	Закон	273/96-ВР	04-07-1996	Про затвердження Статуту залізниць України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Статут	457	06-04-1998	ст. 3	Правила розрахунків за перевезення вантажів (ст. 62 Статуту)	Міністерство транспорту України	Наказ, Правила	644	21-11-2000	
45	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Перелік	317	26-03-2009	
46	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги	Міністерство транспорту та зв'язку України	Наказ, Коефіцієнти	317	26-03-2009	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
47	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)	Україна, Республіка Албанія, Азербайджанська Республіка, Республіка Болгарія, Республіка Білорусь, Китайська Народна Республіка, Республіка Естонія, Грузія, Республіка Угорщина, Ісламська Республіка Іран, Республіка Казахстан, Корейська Народно-Демократична Республіка, Киргизька Республіка, Республіка Латвія, Республіка Литва, Монголія, Республіка Молдова, Республіка Польща,	Угода, Список, Правила, Свідчення, Перелік, Опис, Зразок, Заява, Акт, Форма типового документа		01-11-1951	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
													Російська Федерація, Соціалістична Республіка В'єтнам, Республіка Таджикистан, Республіка Туркменистан, Республіка Узбекистан				
48	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року	Республіка Австрія, Королівство Бельгія, Королівство Данія, Республіка Фінляндія, Французька Республіка, Республіка Литва, Королівство Марокко, Королівство Норвегія, Республіка Польща, Португальська Республіка, Республіка Туніс, Республіка Туреччина	Конвенція, Заява, Договір, Правила		09-05-1980	

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
49	Цивільний кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	435-IV	16-01-2003	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
50	Господарський кодекс України	Верховна Рада України	Кодекс України, Закон, Кодекс	436-IV	16-01-2003	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
51	Про транспорт	Верховна Рада України	Закон	232/94-ВР	10-11-1994	Регулювання відсутнє						Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України	Міністерство транспорту України	Наказ, Перелік	18	20-01-1997	Частина п'ята статті 14 ЗУ «Про транспорт»
52	Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон, Перелік	3392-VI	19-05-2011	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
53	Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	2806-IV	06-09-2005	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
54	Про ліцензування видів господарської діяльності	Верховна Рада України	Закон	222-VIII	02-03-2015	Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Перелік	609	05-08-2015	Стаття 3 Закону.	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
55	Про перевезення небезпечних вантажів	Верховна Рада України	Закон	1644-III	06-04-2000	Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів	Кабінет Міністрів України	Постанова, Порядок	1285	31-10-2007	ст. 11	Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
56	Про перевезення небезпечних вантажів	Верховна Рада України	Закон	1644-III	06-04-2000	Регулювання відсутнє						Про затвердження Положення про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом	Міністерство транспорту України	Наказ, Положення	898	19-11-2003	Абзац другий статті 14-1 Закону
57	Регулювання відсутнє					Регулювання відсутнє						Директива Ради 95/18/ЄЕС «Щодо залізничних підприємств» від 19 червня 1995 року	Європейський Союз	Директива, Міжнародний документ	95/18/ЄС	19-06-1995	
58	Про перевезення небезпечних вантажів	Верховна Рада України	Закон	1644-III	06-04-2000	Регулювання відсутнє						Порядок видачі та оформлення свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів	Міністерство внутрішніх справ України	Наказ, Порядок, Заява, Форма типового документа, Перелік, Опис	656	04-08-2018	ст. 16
59	Про відходи	Верховна Рада України	Закон	187/98-ВР	05-03-1998	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		

№ п/п	Закон (ратифікований міжнародний договір) або указ Президента України	Видавники	Тип	Номер	Дата	Регуляторний акт КМУ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення закону (ратифікованого міжнародного договору) або указу Президента України на підставі якого прийнятий акт КМУ	Регуляторний акт ЦОВВ	Видавники	Тип	Номер	Дата	Посилання на положення акту КМУ, Президента України або закону (ратифікованого міжнародного договору) на підставі якого прийнятий акт ЦОВВ
60	Про Національну поліцію	Верховна Рада України	Закон	580-VIII	02-07-2015	Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України	Кабінет Міністрів України	Постанова, Положення, Перелік	878	28-10-2015		Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
61	Про дозвільну діяльність у сфері використання ядерної енергії	Верховна Рада України	Закон	1370-XIV	11-01-2000	Регулювання відсутнє						Регулювання відсутнє			Регулювання відсутнє		
62	Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку	Верховна Рада України	Закон	39/95-ВР	08-02-1995	Регулювання відсутнє						Про затвердження Правил ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2006)	Державний комітет ядерного регулювання України	Наказ, Правила, Коефіцієнти	132	30-08-2006	

ТАБЛИЦЯ 19. ПЕРЕЛІК НЕАКТУАЛЬНИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ»

№ п/п	Регуляторний акт	Результат оцінки за критерієм «Актуальність»	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Наказ Мінтранс України №207 від 01.06.1998 «Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
2	Закон №273/96-ВР від 04.07.1996 «Про залізничний транспорт»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
3	Наказ Мінінфраструктури №265 від 26.04.2013 «Про затвердження тарифів на перевезення залізничним транспортом вантажів транзитом через територію України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
4	Наказ Мінінфраструктури №116 від 26.02.2013 «Про затвердження розмірів знижок до ставок додаткових зборів Тарифної політики Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2013 фрахтовий рік за перевантаження транзитних вантажів»	Неактуальний	
5	Наказ Мінінфраструктури №27 від 01.04.2011 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
6	Наказ Мінтрансв'язку України №1026 від 23.11.2004 «Про затвердження Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
7	Постанова Органи влади СРСР №270 від 06.04.1964 «Про затвердження Статуту залізниць Союзу РСР»	Неактуальний	За ознакою періоду прийняття
8	Правила Органи влади СРСР від 25.05.1966 «Правила перевезень вантажів. Розділ 41 Правила перевезень рідких вантажів наливом у вагонах-цистернах і бункерних піввагонах»	Неактуальний	За ознакою періоду прийняття
9	Правила Органи влади СРСР від 15.09.1965 «Правила перевезень вантажів. Розділ 42 Правила перевезень небезпечних вантажів (крім вантажів ВР і ОР)»	Неактуальний	За ознакою періоду прийняття За ознакою невідповідності законодавству
10	Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
11	Постанова Кабінет Міністрів України №1548 від 25.12.1996 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
12	Кодекс України №436-IV від 16.01.2003 «Господарський кодекс України»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
13	Закон №187/98-ВР від 05.03.1998 «Про відходи»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству
14	Закон №39/95-ВР від 08.02.1995 «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку»	Неактуальний	За ознакою невідповідності законодавству

ТАБЛИЦЯ 20. ПЕРЕЛІК ПІДЗАКОННИХ РЕГУЛЯТОРНИХ АКТІВ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ», ЩО МАЮТЬ ОЗНАКИ НЕЗАКОННИХ

№ п/п	Регуляторний акт	Ознака, за якою прийнято рішення
1	Постанова Кабінет Міністрів України №604 від 12.11.2014 «Деякі питання інвентаризації майна підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, яке розміщене на тимчасово окупованій території та території проведення антитерористичної операції»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
2	Розпорядження Кабінет Міністрів України №1555-р від 16.12.2009 «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
3	Постанова Кабінет Міністрів України №1364 від 16.12.2009 «Про затвердження Програми забезпечення житлом працівників залізничного транспорту»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
4	Наказ Мінтрансв'язку України №1026 від 23.11.2004 «Про затвердження Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
5	Постанова Кабінет Міністрів України №55 від 26.01.1993 «Про Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
6	Розпорядження Кабінет Міністрів України №591-р від 12.06.2019 «Про погодження Стратегії акціонерного товариства "Українська залізниця" на 2019-2023 роки»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
7	Розпорядження Кабінет Міністрів України №1411-р від 27.12.2019 «Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
8	Наказ Мінтранс України №411 від 20.12.1996 «Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
9	Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
10	Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
11	Постанова Кабінет Міністрів України №1548 від 25.12.1996 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»	За ознакою відсутності підстави для прийняття
12	Кодекс України №436-IV від 16.01.2003 «Господарський кодекс України»	За ознакою відсутності підстави для прийняття

**ТАБЛИЦЯ 21. ПЕРЕЛІК ЦІЛЕЙ РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ
У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ РИНКУ «ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ»**

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
1	Забезпечення безперебійності транзиту, усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту та забезпечення високої якості транзитних послуг (робіт)	Закон	Про транзит вантажів	1172-XIV	ч. 2 ст. 10
2	Охорона (захист, збереження) навколишнього природного середовища	Закон	Про технічні регламенти та оцінку відповідності	124-VIII	
		Закон	Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності	2806-IV	Стаття 3
3	Своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 2 ч. 1 ст. 3
4	Захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 3 ч. 1 ст. 3
5	Додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 5 ч. 1 ст. 3
6	Захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту	Закон	Про транспортно-експедиторську діяльність	1955-IV	ст. 6
		Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 6 ч. 1 ст. 3
7	Створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 7 ч. 1 ст. 3
8	Обмеження монополізму та розвиток конкуренції	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 8 ч. 1 ст. 3
9	Координація роботи різних видів транспорту	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 9 ч. 2 ст. 3
10	Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 10 ч. 2 ст. 3

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
11	Охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз 11 ч 2 ст 3
12	Визначення основних принципів та напрямів державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 4
13	Визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 4
14	Установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 4
15	Виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5
16	Установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт та послуг щодо перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5
17	Створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5
18	Забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5
19	Забезпечення соціального захисту осіб, які постраждали від аварій під час перевезення небезпечних вантажів	Закон	Про перевезення небезпечних вантажів	1644-III	стаття 5

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
20	Безпечне функціонування транспорту	Закон	Про транспорт	232/94-ВР	абз. 4 ч. 1 ст 3
21	Забезпечення чіткої взаємодії та підвищення взаємної відповідальності вантажовласників (вантажовідправників, експедиторів) і транспортних підприємств при перевезеннях експортних, імпорتنих і транзитних вантажів	Постанова	Про Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом	357	Преамбула
22	Забезпечення державних і суспільних інтересів	Закон	Про залізничний транспорт	273/96-ВР	Частина перша статті 4
23	Забезпечення свободи підприємництва	Закон	Про залізничний транспорт	273/96-ВР	Частина перша статті 4
24	Формування ринку транспортних послуг	Закон	Про залізничний транспорт	273/96-ВР	Частина перша статті 4
25	Безпека перевезень	Постанова	Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту	494	
		Закон	Про залізничний транспорт	273/96-ВР	Частина перша статті 4
26	Захист навколишнього природного середовища	Закон	Про залізничний транспорт	273/96-ВР	Частина перша статті 4
27	Боротьба з крадіжками	Наказ	Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України	18	Забезпечення охорони вантажів і посилення боротьби з крадіжками при перевезеннях залізницями (з преамбули)
28	Подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг	Закон	Про транспортно-експедиторську діяльність	1955-IV	Закон Про транспортно-експедиторську діяльність
29	Вдосконалення системи управління безпекою руху поїздів	Наказ	Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України	27	Наказ Мінінфраструктури №27 від 01.04.2011 "Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України"
30	Забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту	Розпорядження	Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року	1555-р	СТРАТЕГІЯ розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року

№ п/п	Ціль регулювання	Тип акту, що передбачає зазначену ціль	Назва акту, що передбачає зазначену ціль	Номер акту, що передбачає зазначену ціль	Посилання на положення акту, що передбачає зазначену ціль
31	Розвиток міжнародних комбінованих перевезень вантажів між двома державами	Угода	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення		Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення
32	Створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року
33	Підвищення якості надання транспортних послуг	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року
34	Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року
35	Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проект	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року
36	Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року
37	Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція	Розпорядження	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року	430-р	Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

ТАБЛИЦЯ 22. ПЕРЕЛІК ІНСТРУМЕНТІВ (ЗАСОБІВ) РЕГУЛЮВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ У РЕГУЛЯТОРНИХ АКТАХ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ РИНОК «ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ»

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
1	Рішення про призначення органу з оцінки відповідності на здійснення оцінки відповідності вимогам відповідного технічного регламенту	Технічне регулювання					
2	Рішення про призначення Органу з оцінки відповідності із внесеними змінами, що пов'язані з обмеженням сфери призначення, разом з письмовим запитом про надання інформації щодо комплектів документації, пов'язаної з оцінкою відповідності, яка проводилася таким призначеним органом стосовно окремих видів продукції та/або процедур оцінки відповідності, щодо яких було прийнято наказ про обмеження сфери призначення	Технічне регулювання					
3	Сертифікат про затвердження у разі перевезення радіоактивних матеріалів	Обмеження доступу на ринок					

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
4	Ліцензія на провадження господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом				30-06-2017		
5	Ліцензія на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів залізничним транспортом				30-06-2017		
6	Свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів	Обмеження доступу на ринок	Закон №1644-III від 06.04.2000 «Про перевезення небезпечних вантажів»	стаття 19			
7	Свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення визначених небезпечних вантажів		Закон №1644-III від 06.04.2000 «Про перевезення небезпечних вантажів»	ч. 2 ст. 8			
8	Свідоцтво про відповідність та Свідоцтво про визнання відповідності		Закон №124-VIII від 15.01.2015 «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»				

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
9	Державний регульований тариф на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюються на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниць України		Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»	Пункт 3 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги			
10	Державний регульований тариф на охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті		Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»	Пункт 3 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги			

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
11	Державний регульований тариф на користування вагонами і контейнерами перевізника;		Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги»	Пункт 3 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги			
12	Державний регульований тариф на роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів		Наказ Мінтрансв'язку України №317 від 26.03.2009 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги»	Пункт 3 Розділу 1, Розділ 3 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортном у межах України та пов'язані з ними послуги			

№ п/п	Назва інструменту (засобу) регулювання	Спосіб регулювання	Закон, яким запроваджено реалізацію інструменту (засобу) регулювання	Посилання на положення закону, що передбачає запровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Дата впровадження реалізації інструменту (засобу) регулювання	Бізнес-процес ринку, до якого застосовується	Ціль регулювання
13	Обов'язкова воєнізована охорона		Наказ Мінтранс України №18 від 20.01.1997 «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України»	вантажі, зазначені в Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, перевозяться в супроводі та під охороною відомчої воєнізованої охорони ПАТ «Укрзалізниця» або в супроводі провідників відправника;			
14	Ліцензія на провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом	Обмеження доступу на ринок	Постанова Кабінет Міністрів України №1168 від 09.12.2015 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом»	Відповідно до пункту 24 частини першої статті 7 та абзацу першого частини другої статті 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»	12-12-2015		

