

ДОРОЖНЯ КАРТА

відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення
Загуж (Польща) - Хирів (Україна)»



ЗМІСТ

Вступ	3
1. Актуальність теми	4
1.1. Правова база та тенденції ЄС у сфері залізничних перевезень	4
1.2. Аналіз результатів попередніх напрацювань у напрямку розвитку міжнародних залізничних перевезень	6
2. Проблематика відновлення сполучення Загуж-Хирів-Перемишль.....	11
2.1. Підходи до визначення економічного та фінансового ефектів.....	11
2.2. Проблема залучення та реалізації зовнішніх інвестицій в УЗ.....	11
2.3. Проблема збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення з ОМС.	14
2.4. Проблема допуску приватних (українських та закордонних) перевізників до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею	19
2.5. Проблема перетину кордону та здійснення прикордонного митного контролю	21
3. Алгоритм вирішення проблематики	24
3.1. Попередній розрахунок економічного та фінансового ефекту від відновлення української частини міждержавного транскордонного залізничного сполучення.....	24
3.2. Шляхи вирішення проблеми залучення зовнішніх інвестицій в УЗ.	28
3.3. Шляхи вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення з ОМС.	29
3.4. Шляхи вирішення проблеми допуску приватних (українських та закордонних) перевізників до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею.	31
3.5. Шляхи вирішення проблеми перетину кордону та здійснення прикордонного митного контролю.....	32
3.6. Поетапний алгоритм відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення Загуж (Польща) – Хирів (Україна).....	32
4. Висновки й узагальнення	36
Список використаних джерел	37
Додатки	40
Контакти	53

ВСТУП

Дорожня карта є результатом напрацювань робочої групи, до складу якої ввійшли представники органів державної та місцевої влади, представники Офісу підтримки реформ Кабінету міністрів України, Державної прикордонної служби та Митниці, АТ «Укрзалізниця», громадські організації та представники медіа.

У Білій книзі транспорту [4] відзначено, що «транспорт є невід'ємною частиною економіки та життя суспільства, а мобільність, у свою чергу, є ключовим параметром, що визначає функціонування внутрішнього ринку і якість життя громадян, для яких транспорт визначає свободу пересування.

Транспортна галузь стимулює економічне зростання і забезпечує зростання кількості нових робочих місць, а глобальні масштаби транспортної галузі обумовлюють необхідність тісного міжнародного співробітництва у даному питанні.

Для того, щоб у повній мірі оцінити транспортні потреби усього континенту з населенням 500 мільйонів людей у цілому, необхідно об'єднати транспортні системи східних та західних регіонів Європи.

Мобільність визначається інфраструктурою. Без її підтримки у стані, який відповідає потребам транспортної мережі і раціональнішого її використання не можливо забезпечити суттєве перетворення транспортної системи. В цілому інвестиції у транспортну інфраструктуру позитивно відображаються на показниках економічного зростання, а також дозволяють створювати матеріальні цінності та робочі місця, покращують географічну доступність і підвищують мобільність людей».

Матеріал підготовлено за підтримки Європейського Союзу та Міжнародного Фонду «Відродження» в межах грантового компоненту проекту EU4USociety. Матеріал відображає позицію авторів і не обов'язково відображає позицію Міжнародного фонду «Відродження» та Європейського Союзу».

1. АКТУАЛЬНІСТЬ ТЕМИ

1.1. Правова база та тенденції ЄС у сфері залізничних перевезень

Характерним явищем у законотворчій діяльності ЄС, що стосується також і транспортної сфери, є випуск так званих «Білих книг». Білі книги не є законодавчими актами, але вони окреслюють напрямок діяльності інститутів та законодавчих органів ЄС на довгострокову перспективу.

Попередня Біла книга транспорту була прийнята у 2001 році і мала назву «Європейська транспортна політика до 2010 року – час вирішувати». З моменту її випуску відбулося відкриття ринків у сфері авіаційних, автомобільних і, частково, залізничних перевезень. Транс'європейські транспортні мережі (TEN-T) сприяли підвищенню територіальної взаємодії та запровадженню високошвидкісних залізничних магістралей.

«Біла книга» передбачає появу нових транспортних схем, які будуть здатні забезпечувати одночасну доставку значної кількості пасажирів до пунктів призначення з використанням найбільш ефективних видів транспорту (та їх поєднання).

Передбачається переважне використання залізничного транспорту для пасажирських перевезень та мультимодальних рішень для вантажних перевезень із переважним застосуванням для перевезень на великі відстані залізничного та водного транспортів.

Зокрема, стосовно залізничного транспорту у Білій книзі поставлені наступні задачі:

- тридцять відсотків від об'єму вантажних перевезень на відстані більше 300 км до 2030 року повинно бути перерозподілено на інші види транспорту, у тому числі на залізничний та водний;
- до 2050 року повинно бути завершено створення загальноєвропейської мережі високошвидкісних залізниць;
- до 2050 року більшість пасажирських перевезень на середні відстані повинні виконуватись залізничним транспортом.

Європейська комісія відзначає, що найбільш очевидними є недопрацювання на внутрішньому ринку залізничних послуг, що визначає пріоритетність вирішення даної проблеми з урахуванням потреби у створенні єдиної європейської мережі залізничного сполучення.

У [4] відзначено, що транспортна галузь, за своєю суттю, має міжнародні масштаби. Відповідно, більшість заходів, передбачених в [4], пов'язані з вирішенням проблем розвитку транспорту за межами ЄС.

Як і раніше, пріоритетним напрямком роботи є відкриття ринків транспортних послуг, продуктів і інвестицій в третіх країнах, через що питання транспорту розглядаються в рамках всіх без винятку торгових угод (СОТ, регіональних і двосторонніх). Передбачається прийняття гнучких стратегій, які дозволять забезпечити ЄС роль суб'єкта нормотворення в

транспортній галузі. З цією метою Комісія сконцентрує свої зусилля в таких напрямках:

- розширення сфери дії правил внутрішнього ринку за рахунок роботи в рамках міжнародних організацій (ICAO (Міжнародна організація цивільної авіації), IMO (Міжнародна морська організація), OTIF (Міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень), OSJD (Організація співробітництва залізниць), UNECE (ЄЕК ООН), міжнародні річкові комісії тощо), за потреби, із забезпеченням повного членства ЄС; просування європейських стандартів з безпеки, надійності, конфіденційності та охорони навколишнього середовища в глобальних масштабах за допомогою двостороннього і багатостороннього співробітництва;
- поглиблення діалогу з питань транспорту з основними партнерами;
- поширення політики ЄС в галузі транспорту та інфраструктури на найближчих сусідів, у тому числі з питань щодо підготовки планів забезпечення безперервної мобільності, для тіснішої інтеграції ринків.

Серед переліку ініціатив, які викладені у Додатку до Білої книги, у контексті теми проекту заслуговують на увагу наступні:

- відкрити внутрішній ринок пасажирських залізничних перевезень для вільної конкуренції, в тому числі ввести обов'язкові вимоги з присудження контрактів на громадські послуги за допомогою конкурентних торгів;
- забезпечити однаковість процедур схвалення типів транспортних засобів і сертифікації залізничних компаній з безпеки за рахунок підвищення значущості Європейського залізничного агентства (ERA);
- розробити комплексний підхід до управління коридорами вантажоперевезень, в тому числі визначити плату за доступ до залізничних колій;
- забезпечити ефективний і недискримінаційний доступ до залізничної інфраструктури, в тому числі до пов'язаних послуг, зокрема, за допомогою структурного поділу функцій управління інфраструктурою і обслуговування;
- концентрувати загальноєвропейські зусилля на компонентах мережі TEN-T, здатних забезпечити максимальний додатковий ефект у масштабах Європи (відсутні транскордонні шляхи сполучення, з'єднувальні вузли для інтермодальних перевезень і основні зони неефективності).

З метою поступового відкриття ринку залізничних перевезень, розвитку конкуренції, підвищення інтероперабельності (сумісності) національних залізничних систем та визначення умов розвитку єдиної європейської залізничної мережі у період з 2001 по 2016 рік Європейською комісією (Єврокомісією) [1] було затверджено чотири залізничні пакети. Зазначені пакети містять правила оплати за розподілу пропускну

спроможності, загальні положення про ліцензування залізничних підприємств та сертифікацію машиністів поїздів, вимоги безпеки. Залізничні пакети регламентують створення Європейського залізничного агентства (ERA) [2] та національних органів управління та регулювання у сфері залізничного транспорту у кожній країні – члені ЄС а також окреслюють права пасажирів.

Характеристика прийнятих залізничних пакетів наведена у Додатку 1.

1.2. Аналіз результатів попередніх напрацювань у напрямку розвитку міжнародних залізничних перевезень

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [13] зазначено, що, на даний час, транспортна галузь України в цілому задовольняє тільки основні потреби населення та економіки щодо перевезень за об'ємом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі України не в повній мірі відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Пасажирські перевезення, в тому числі приміські залізничні виявились заручниками масових пільгових перевезень пасажирів, збитки від яких не компенсуються належним чином ні з державного ні з місцевого бюджетів. В Україні діє недосконала система компенсації пільгових перевезень та не запроваджений механізм реалізації та фінансування суспільно необхідних перевезень, як це передбачено європейським законодавством.

Відсутність у останні десятиліття стабільного фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури спричинили масштабний знос її основних фондів. Зокрема, ще у 2014 році рівень зношеності основних фондів (ступінь зношеності основних засобів підприємств транспорту та складського господарства) складав 97,9 відсотків. На даний час вже можна спостерігати недостатню кількість рухомого складу та фоні неефективного механізму стимулювання його оновлення.

У галузі залізничного транспорту Національна транспортна стратегія [9], серед іншого, передбачає лібералізацію ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності; забезпечення інтероперабельної (взаємно сумісної) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, у тому числі із мережею залізниць із шириною колії 1435 мм; до 2030 року забезпечення долі залізничного рухомого складу та транспортної інфраструктури, які б відповідали потребам осіб із обмеженою мобільністю до 60 відсотків.

Крім цього, Стратегія розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року [10] передбачала прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту в європейську та світову транспортні системи, ефективне використання вигідного географічного розміщення України для збільшення об'єму транзитних перевезень. Однак, станом на сьогодні, це питання поки затримується із реалізацією.

Доречно також зазначити, що Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [9] передбачає запровадження Технічних Специфікацій Інтероперабельності та приведення до їх вимог національних стандартів. Одним із завдань у цьому аспекті є аналіз національних стандартів на відповідність новим розділам Технічних Специфікацій Інтероперабельності ЄС.

Зазначені вище фактори зокрема і визначають актуальність відновлення транскордонних залізничних сполучень на ділянці Загуж (Польща) – Хирів (Україна) із подальшою можливістю подовження сполучення до Перемишля (Польща) через Нижанковичі.

Даний відтинок колії є частиною однієї із перших залізниць у Європі та першої транскарпатської залізниці, яка через Лупківський перевал з'єднувала Галичину з Угорщиною, а саме Будапешт з Перемишлем і Львовом – Першої угорсько-галицької залізниці. Нині Перша угорсько-галицька залізниця розташована на території чотирьох країн — Угорщини, Словаччини, Польщі та України.

Рух на Українському відтинку цієї залізниці здійснювався до 1993 року. Зокрема, з 1963 року поїзд "Соліна" курсував з Загужа (Польща) через Хирів (Україна) до Перемишля (Польща), а згодом і до Варшави. Коли цей поїзд припинив курсувати, було запроваджено інший міжнародний маршрут – Хирів – Загуж. Однак, у 2010 році і це сполучення було закрите.

Ідея відновлення колись існуючого залізничного сполучення на даній ділянці має значну підтримку громадськості по обидва боки україно-польського кордону. Десятки акцій, які були проведені громадськими організаціями «Linia102.pl» та «Лінія102.Юа» протягом 2016-2020 років показали значну суспільну потребу у відновленні даного залізничного сполучення як такого, що сприяє об'єднанню родин, які були розділені кордоном, покращенню доступності до місць спільної пам'яті та інтеграції України у спільний Європейський транспортний простір.

Спроби відновлення цього сполучення розпочалися як громадські ініціативи, а на даний час уже вийшли на високий міждержавний рівень [32] і мають підтримку не тільки громадськості, а й урядових кіл України і Польщі.

Перспектива відновлення даного сполучення обговорювалась на міжнародних науково-практичних конференціях, міжнародних форумах та круглих столах у Перемишлі, Варшаві, Львові, Ясьонці, Крилиці-Здруй, де знайшли схвалення у середовищі науковців та суспільних діячів, а також

регіональних і місцевих органів влади, профільних міністерств, Укрзалізниці та Польських Державних залізниць.

Так на XIV засіданні українсько-польської Міжурядової координаційної ради з питань міжрегіонального співробітництва, що відбулося 15-16 лютого 2018 року в м. Ряшеві (Республіка Польща), українською стороною була внесена пропозиція щодо відновлення залізничного сполучення Нижанковичі – Перемишль із занесенням відповідного запису до Протоколу.

За результатами восьмого засідання українсько-польської Робочої групи з питань транспорту, яке відбулося 4-5 грудня 2018 року в м. Київ підписано протокол та спільну Заяву про наміри між Міністерством інфраструктури України та Міністром інфраструктури Республіки Польща щодо подальшої співпраці, спрямованої на створення нових залізничних сполучень між обома країнами. У ній відзначено, що сторони домовились докласти зусиль з метою розвитку технічних та технологічних умов для виконання пасажирських перевезень на ділянці Перемишль-Мальховіце-Нижанковичі та вжити заходи щодо пошуку джерел фінансування або залучення інвестицій для розвитку транспортної інфраструктури та рухомого складу за напрямком Перемишль-Мальховіце-Нижанковичі.

Також, відповідно до протоколу переговорів між керівництвом Групи «ПКП» та АТ «Укрзалізниця», польська сторона підтвердила зацікавленість у відновленні залізничного сполучення Перемишль-Нижанковичі для руху легких дизельних пасажирських поїздів (рейкових автобусів) у розмірі не менше 3 пар поїздів у добу. Українська сторона, у свою чергу, виразила зацікавленість у реалізації інвестицій з метою запуску даного сполучення.

Проект також узгоджується із загальним напрямом розвитку транспортного комплексу країн Євросоюзу, згідно з яким перевага в інвестиційних проектах повинна надаватися у першу чергу залізничному та водному видам транспорту як найбільш екологічним.

Міністерство інфраструктури Республіки Польща планує виділити 40 мільйонів злотих (близько 320 мільйонів гривень) на реконструкцію польської частини залізничної гілки Перемишль-Нижанковичі, за умови, якщо українська сторона візьме на себе зобов'язання щодо відновлення відповідної ділянки залізниці зі свого боку або організації руху на наявній.

Відновлення транскордонних залізничних сполучень на ділянці Загуж-Хирів-Перемишль було б вигідним також з огляду на наступні аргументи:

Трускавецький курортний регіон, популярність якого у останні роки значно зросла, особливо серед туристів з Польщі, має незручне залізничне сполучення з Перемишлем, який у теперішній час став основним пунктом пересадки туристів, що подорожують між Україною та країнами Євросоюзу.

Запуск міжрегіональних швидкісних поїздів «Інтерсіті» сполученням Київ-Перемишль не вирішує питання зручного сполучення з трускавецьким курортним регіоном, оскільки, поряд з незручним графіком руху, подорож

за даним варіантом передбачає пересадку у Львові на, як правило, переповнені регіональні електропоїзди з відповідним рівнем комфорту. Вказані електропоїзди відправляються з іншого (приміського) вокзалу, що знаходиться на значному (близько 1 км) віддаленні від головного залізничного вокзалу. Туристи у такому випадку, як правило, обирають автотранспорт, у тому числі неліцензійних перевізників, який також не відрізняється комфортними, а головне - безпечними умовами поїздки. Поїздка від Перемишля до Трускавця при такому варіанті подорожі у теперішній час займає близько 5 годин. Слід зазначити, що, у випадку організації залізничного сполучення Перемишль-Нижанковичі-Трускавець, відстань між кінцевими пунктами цього маршруту залізницею складатиме 115 км, що дозволить його долати менше ніж за 3 години навіть з урахуванням проходження процедур митного та прикордонного контролю і існуючих обмежень швидкості руху поїздів на даній ділянці (60 км/год для пасажирських поїздів).

Відновлення міжнародного залізничного сполучення Загуж (Польща) — Хирів (Україна) з продовженням маршруту колією європейського стандарту в напрямку Нижанковичі (Україна) — Перемишль (Польща) підвищить інвестиційну привабливість прикордонних територій Львівщини, зокрема Самбірського району, та сприятиме європейській інтеграції України.

Самбірський район розташований у південно-західній частині Львівської області. Його сусідами є: на півночі — Яворівський район, на північному сході — Львівський район, на сході — Дрогобицький та Стрийський райони, а на півдні — Мукачівський та Ужгородський райони Закарпатської області. На заході межі району збігаються з державним кордоном України з Республікою Польща. Протяжність державного кордону у новоствореному Самбірському районі становить близько 100 км, на яких у теперішній час функціонує лише один міжнародний автомобільний пункт пропуску «Смільниця-Кросценко» і планується відкриття ще двох автомобільних пунктів пропуску. Залізничний пункт пропуску Хирів є відкритим, однак фактично не функціонує у зв'язку з відсутністю залізничного руху.

Самбірський район займає надзвичайно вигідне геополітичне становище, чому сприяє його прикордонне розташування, близькість до центральноєвропейських держав, у першу чергу Чехії та Австрії. Цьому слугує і розміщення на території району двох пунктів пропуску через державний кордон: одного залізничного (Хирів — Кросценко) та одного автомобільного (Смільниця — Кросценко). Ще один автомобільний пункт пропуску (Нижанковичі — Мальховіце) знаходиться у процесі будівництва. Іншою перевагою розташування Самбірського району є те, що його територію можна вважати «воротами Українських Карпат». Саме на його території географічно розпочинаються Карпати — Верхньодністровські Бескиди.

Отримувачами вигод від реалізації проекту будуть не тільки мешканці району в кількості майже 226 тис. осіб, а й мешканці наближених населених пунктів інших районів Львівщини.

Відновлення цього міжнародного залізничного сполучення також позитивно вплине на розвиток туризму в гірських районах, сприятиме розвитку транскордонного співробітництва, а також стане альтернативою іншим видам транспорту для перетину кордону мешканцями прикордонних територій.

Незважаючи на очевидні позитивні сторони відкриття даного залізничного сполучення усі кроки, які згадані вище, не призвели до результату. Основними причинами цього є:

1. Фінансовий стан АТ «Укрзалізниця», яка протягом останніх років перебуває у затяжній фінансовій кризі, що поєднана з кризою управління. Це призводить до нестачі коштів на підтримання інфраструктури на головних внутрішніх напрямках, не говорячи про відновлення малодіяльних ліній або ліній, які виведені з експлуатації.
2. Неприйняття до сьогодні нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», що унеможлиблює впровадження на залізничному транспорті європейських підходів до управління, доступ приватних перевізників до інфраструктури, імплементацію європейської нормативної бази у галузі залізничного транспорту.
3. Збитковість пасажирських перевезень у поєднанні з зарегульованістю встановлення тарифів на них і відсутністю чіткого механізму компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.
4. Низький рівень обізнаності менеджменту АТ «Укрзалізниця» з європейськими методиками розрахунку фінансового та економічного ефекту, що враховують непрямі вигоди для розвитку регіону.
5. Відсутність прозорої методики встановлення плати за інфраструктуру, у тому числі для залізничних операторів іноземних держав.
6. Епідемія коронавірусної хвороби, яка практично зупинила міжнародні перевезення протягом 2020 – 2021 років.

2. ПРОБЛЕМАТИКА ВІДНОВЛЕННЯ СПОЛУЧЕННЯ ЗАГУЖ-ХИРІВ-ПЕРЕМИШЛЬ

2.1. Підходи до визначення економічного та фінансового ефектів (у т.ч. непрямого)

Інвестиційні рішення – основа реалізації Національної транспортної стратегії України - 2030. Рішення побудувати новий інфраструктурний об'єкт, модернізувати існуючий або запровадити нову транспортну послугу завжди є складним, вимагає значних фінансових ресурсів і має довгостроковий вплив. Як правило, у цей процес залучено декілька відповідальних за рішення суб'єктів на різних рівнях (місцевому, регіональному, національному), також багато зацікавлених сторін можуть зазнати впливу від реалізації інвестиційного проєкту, як позитивного, так і негативного.

Тому оцінка проєкту є важливим кроком в управлінні його інфраструктурним циклом. Така оцінка необхідна для вибору рішень, які пропонують найкращі співвідношення ціни та якості та надають більшу вигоду суспільству. Стандартною методикою оцінювання, яка допомагає оцінити соціально- економічну доцільність проєкту, є аналіз витрат та вигод (СВА).

СВА став типовою частиною державного процесу прийняття рішення у багатьох європейських країнах. Він використовується як інструмент для обґрунтування використання державних коштів. Крім того, багато міжнародних фінансових організацій (МФО) оцінюють економічну доцільність проєктів за допомогою СВА.

Методика проведення фінансового та економічного аналізу з відповідними прикладами наведені у Посібнику Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проєктів у транспортній галузі [6], розробленому Міністерством інфраструктури України. Основні положення даної методики окреслені у Додатку 2.

Основними ефектами, які розглядаються у [6] є: час у дорозі, витрати на експлуатацію транспортних засобів, аварії, забруднення повітря, шум, викиди парникових газів, деградація екосистеми, погіршення ландшафту, вібрації.

2.2. Проблема залучення та реалізації зовнішніх інвестицій в УЗ.

Проблема залучення та реалізації зовнішніх інвестицій не втрачає актуальності протягом тривалого часу. Особливо актуальною вона стала з моменту запровадження реформування Укрзалізниці. Шляхи вирішення даної проблеми відображено у значній кількості наукових праць, серед яких, зокрема, заслуговує на увагу праця Можливі джерела фінансування капітальних інвестицій у залізничний транспорт України [8]. Автор

відзначає, що „Сьогодні на залізницях України утворилося замкнуте коло, коли високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів обумовлює суттєві витрати на їхнє утримання і ремонт, які, у свою чергу, негативно впливають на рівень прибутку і, як наслідок, на можливості фінансування залізничних інвестиційних проектів. Саме тому в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів особливої актуальності набуває проблема пошуку джерел їхнього формування. Основними джерелами фінансування інвестицій на залізничному транспорті є:

- власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти);
- кошти державного і місцевих бюджетів, які можуть надаватися на зворотній і незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами;
- кошти позабюджетних фондів;
- кредити банків та інших фінансових установ;
- облігаційні позики;
- кошти іноземних інвесторів;
- лізинг.

Основні переваги та недоліки зазначених джерел фінансування інвестицій розглянуті у Додатку 3.

Починаючи з часу здобуття незалежності, в Україні запроваджувалася ціла низка економічних реформ, покликаних сприяти створенню сприятливого інвестиційного клімату на підприємствах залізниці, однак, як можна зробити висновок із ситуації в галузі на сьогодні, суттєвої практичної користі від таких реформ отримано не було. Зокрема, на сьогодні знос основних фондів перевищує 80%, в тому числі вантажних вагонів – 86%, що є відчутним недоліком, зважаючи на те, що дохід від перевезення вантажів формує 90% доходів Укрзалізниці, а частка у перевезенні вантажів від загального річного обсягу за всіма видами транспорту складає 24%. Порівнюючи із 2005 р., коли коефіцієнт зносу становив 67%, можна зробити висновок про недостатність контролю за оновленням основних фондів. Так, при щорічній потребі в закупівлі близько 5 тисяч вантажних вагонів за період 2005-2010 рр. було закуплено 5262 шт., а виведено з експлуатації 28504 шт. Сума коштів, які спрямовуються на капітальні інвестиції підприємств залізничного транспорту України, та джерела їх формування, визначаються щороку Фінансовим планом Укрзалізниці, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

Автор, у праці [8], визначає наступні недоліки в управлінні капітальними інвестиціями у сфері залізничного транспорту:

- 1) неефективна амортизаційна політика. За рахунок штучного заниження термінів амортизації основних засобів відбувається невмотивоване

- продовження терміну їх експлуатації, тобто гальмування процесу оновлення основних фондів;
- 2) слабка інноваційна діяльність, зокрема у таких галузях економіки, як машинобудування, виготовлення нових матеріалів, інформаційні технології, що не дає змоги забезпечити залізничну галузь новітніми технологіями без відчутного підвищення витрат;
 - 3) недостатній контроль за використанням коштів, спрямованих на капітальні інвестиції, відсутність централізованої, комплексної та прозорої звітності про надходження й використання інвестиційних ресурсів. Так, значна частина коштів іде не на фінансування якихось конкретних інвестиційних проектів, а на ремонт або оновлення без оформлення відповідного бізнес-плану тощо”.

Шляхи покращення ситуації зі здійсненням управління капітальними інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту за [8] висвітлені у Додатку 4.

На рівні АТ «Укрзалізниця» питаннями залучення інвестицій займається Департамент інвестиційної політики [33]. Його основні завдання наведені у Додатку 5.

Менеджмент АТ «Укрзалізниця» визнає, що розробка довгострокової інвестиційної програми є нагальним завданням сьогодення [18]. Відзначається, що наразі активи залізниці знаходяться в незадовільному стані. Враховуючи обмеженість ресурсів, зовнішні очікування та необхідність збільшувати обсяги перевезень, особливо вантажних, інвестиційна програма має включати пріоритетні напрямки інвестування.

Однак, на нашу думку, головною завадою для впровадження інвестиційних програм у майбутньому є втрата іміджу АТ «Укрзалізниця» як надійного інвестиційного та кредитного партнера. На час написання Дорожньої карти гостро постало питання виконання АТ «Укрзалізниця» минулих зобов'язань по виплаті боргових зобов'язань за інвестиційними програмами [16], [17].

У [16] аналізується ситуації, яка виникла з неповернення минулих боргів АТ «Укрзалізниця», яка накопичила кредитів приблизно на 37 мільярдів гривень. Право на частину цих коштів, які УЗ брала у «Промінвестбанку», викупив американо-британський інвестор, президент VR Capital Group Річард Дейтс. Інвестор і залізниця не дійшли згоди ні за столом переговорів, ані в судах: коли VR Capital виграла кілька проваджень у Верховному суді, «Укрзалізниця» почала судитися наново: тепер вже щодо права цього інвестора викупувувати борги в Україні.

Видання [16] відзначає, що скандал набирає обертів, західний інвестор говорить, що небажання державної компанії платити за кредитами нашкодить іміджу України та її інвестиційній привабливості. Відзначається також, що вказана ситуація шкодить насамперед самій «Укрзалізниці» і може призвести до проблем при спробі виходу на ринки капіталу.

Також, на думку окремих екс високопосадовців, яку наводить [16], „Через зумисно провалені переговори з VR Capital, або ж там була інша мета – ми мали серйозний репутаційний удар для «Укрзалізниці» та загалом для держави. Це – спроба технічного дефолту та невиконання взятих на себе зобов’язань”, „переважно у кредитному портфелі «Укрзалізниці» – штучно сформовані борги. Мета яких – підрич ліквідності компанії, доведення її до технічного дефолту, з якого ми вже одного разу її рятували – у 2015 році. Я просто бачу реальний матеріально-технічний стан компанії: основні матеріально-технічні засоби не модернізуються, – вважає екс-міністр інфраструктури. – Основні фінансові надходження УЗ зникають. Замість оновлення, капітальних інвестицій або принаймні підтримання залізниці в належному технічному стані, у 2019-2020 роках – провал”.

Також піднімається питання масштабних розкрадань на АТ «Укрзалізняця», яке досягає мільярда доларів на рік та впливу великих промислових холдингів на рішення керівництва АТ «Укрзалізняця» [16].

Президент VR Capital Group Ltd. Річард Дейтс у [17] відзначає значний відтік іноземних інвестицій, який відбувся у 2020 році (за даними Національного банку України – в обсязі 868 млн. доларів). Основна причина цього, на думку автора – постійна непередбачуваність державної політики та судової системи країни.

2.3. Проблема збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення з ОМС.

Перевезення пасажирів.

Пасажирські перевезення, у тому числі приміські, завжди були проблемними з точки зору забезпечення їх беззбитковості. Раціональній організації пасажирських перевезень та пошуку шляхів підвищення їх економічної ефективності присвячена значна кількість наукових праць. Серед них слід виділити праці науковців Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, зокрема праці [11, 12], у яких досліджуються теоретичні та методичні основи вдосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні в сучасних ринкових умовах за рахунок впровадження нових моделей управління компаніями і оптимізації витрат на перевезення.

За основу при розкритті питання даного підрозділу варто взяти працю Реформа приміських залізничних перевезень і розвиток регіонів [13]. У ній реформа приміських пасажирських перевезень показана у взаємозв’язку з

розвитком регіонів. У праці автор відзначає, що приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, але їхній розвиток безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

Залізничний транспорт історично є глибоко інтегрованим в соціально-економічні процеси нашої держави. На залізничні перевезення припадає 85% усього вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) і близько 30% пасажирообороту, що свідчить про їх високу затребуваність. Частка пасажирообороту залишається стабільно високою.

У сучасних економічних умовах приміське залізничне сполучення має високу значимість для розвитку регіонів, забезпечуючи мобільність трудових ресурсів. Приміський залізничний транспорт оптимально підходить для швидкого переміщення великої кількості пасажирів, таким чином може впливати на схеми розвитку як мегаполісів, так і їх міст-сателітів. Приміські пасажирські перевезення є ефективним і найдешевшим видом транспортного сполучення, який поєднує міста на відносно невеликій відстані.

Високий попит на пасажирські залізничні перевезення обумовлений численними факторами, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов.

Приміські залізничні транспортні системи можуть приносити значні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на дорогах, забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо.

З економічної точки зору, забезпечення пасажирських приміських перевезень, за умови регулювання тарифної політики на державному рівні, не є комерційно-привабливим, тому що масовий попит на пасажирські приміські перевезення є по факту "соціальним" замовленням держави, спрямованим на забезпечення транспортної доступності та мобільності населення.

Крім того, приміський залізничний транспорт здатний забезпечувати суттєві фінансові вигоди від підвищення вартості майна в населених пунктах через які проходить залізничне сполучення та утворення більш якісних схем розвитку регіонів.

Деякі приміські залізничні системи, зокрема, європейські, досить успішно зіграли на ідеї збільшення вартості майна для запуску нових маршрутів, та, як наслідок, фінансування власних потреб для розвитку міст чи цілих регіонів.

Світовий досвід доводить, що одним з інструментів росту внутрішнього валового та регіонального продукту (ВВП та ВРП) є підвищення мобільності населення. Іншими словами розвиток приміських пасажирських перевезень може стати стимулом для економічного зростання регіонів. Зокрема,

розгалуженість залізничної мережі та наявність приміського залізничного сполучення напряму корелює з показниками ВРП.

Провідні аналітики прийшли до висновку, що чималі вкладення в приміське пасажирське сполучення з державних чи регіональних бюджетів багаторазово окупаються за рахунок прямих і синергетичних ефектів від підвищення мобільності населення, скорочення безробіття, зростання доходів населення, підвищення податкових надходжень та інших соціально-економічних чинників. Європейські експерти підрахували, що кожна вкладена грошова одиниця в приміське залізничне сполучення дає економіці додаткові надходження від 1,1 до 5-ти кратного розміру інвестицій.

В цілому, маятникова міграція в агломерації мегаполісів забезпечує додаткові податкові доходи бюджетів і це значно вище бюджетних витрат на підтримку приміського залізничного транспорту. Це ефекти, які можливо оцінити в грошах, але є й інші не менш важливі, наприклад, зменшення часу прямування в дорозі, усунення заторів, екологія тощо.

В Україні тарифи на проїзд в приміському залізничному сполученні регулюються місцевими органами влади, тоді як завдання оновлення приміського рухомого складу цілком і повністю впало тягарем на плечі Укрзалізниці. Держава, на жаль, ігнорує частину 5 статті 10 Закону України "Про залізничний транспорт", яка передбачає, що придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Ба більше, місцеві бюджети вже котрий рік не відшкодовують у повній мірі кошти за перевезення пільгових категорій громадян. Сума недоотриманого фінансування лише за останні 10 років перетнула позначку у 3 млрд грн.

Динаміка зміни рівня компенсацій на 2012-2017 роки



Рисунок 2.3 – Динаміка рівня компенсації у приміських пасажирських перевезеннях [13]

Більшість користувачів послуг приміського залізничного сполучення навіть не підозрює, що їх квиток покриває лише десяту частину реальної собівартості перевезень. Іншими словами, "Укрзалізниця" змушена субсидувати збитки приміських пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС стала основою та дороговказом масштабних внутрішніх змін в усіх сферах економіки України, серед яких і залізничний транспорт. Відповідно до Угоди, Україна повинна створити інституційні та ринкові умови відповідно до Європейської моделі залізничного транспорту.

Європейська модель заснована на ідеї про те, що залізнична інфраструктура (колії, пристрої СЦБ, лінії електропередач, вокзали, станції, в деяких випадках тяга) може залишатися державною монополією. В той час як транспортні перевезення повинні надаватися різними компаніями на умовах конкуренції. Таким чином, ймовірно, буде кілька залізничних підприємств-перевізників і щонайменше один управляючий інфраструктурою, який буде продавати залізничним підприємствам новий продукт – пропускну здатність.

Зокрема, імплементація Регламенту європейського союзу № 1370 від 2007 року передбачає ліквідацію перехресного субсидування приміських пасажирських перевезень, що надасть змогу зняти з "Укрзалізниці" значне фінансове навантаження через звільнення від зобов'язань перевозити пасажирів у приміському сполученні за тарифами, що значно нижчі за собівартість.

Разом з тим, другою частиною статті 9 Закону України "Про залізничний транспорт" передбачено "Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів". Іншими словами кошти, за рахунок яких "Укрзалізниця" доводиться субсидувати приміські перевезення, мають відшкодовуватись з місцевих бюджетів згідно вимог закону.

Окрім вищезазначеного, п'ятою частиною статті 9 того ж закону визначено наступне: "Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг".

Європейська модель організації залізничних приміських пасажирських перевезень базується на ідеї концесійних договорів (контрактів) основною ціллю якого є досягнення збалансованої участі державного та приватного сектору у виконанні зобов'язань щодо суспільно важливих перевезень.

Суспільно важливі перевезення пасажирів залізничним транспортом - це послуги з перевезення пасажирів у приміському сполученні, що мають вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів та які не можуть надаватися на комерційній основі через фінансову непривабливість.

Саме місцева влада буде замовником послуги з приміських перевезень, формулювати вимоги до поїздів, кількості і протяжності маршрутів, виділяти кошти на придбання нового рухомого складу.

В Україні приміські пасажирські перевезення відіграють велике значення у розвитку економіки країни. Мільйони працівників дістаються на роботу в великі міста з так званих міст-сателітів саме за допомогою залізничного транспорту.

За часи незалежності пасажирські перевезення в приміському сполученні переживають постійний стан спаду.

Приміський комплекс на сьогодні має купу проблем, серед яких планова збитковість та небажання місцевих бюджетів покривати збитки, критичний знос основних фондів господарства приміських залізничних перевезень, недосконала тарифна політика та проблема несплати проїзду.

Зношеність приміського рухомого складу сягає критичної межі. Нині моторвагонний рухомий склад зношений на 86,7 %, дизель-поїзди - на 97,1%, рейкові автобуси - понад 18%.

Модернізація одного електропоїзда обходиться у понад 40 млн грн, а придбання нового коштує в 10 разів більше.

У приміському сполученні "Укрзалізниця" щорічно перевозить понад 100 млн пасажирів.

Гарною новиною є те, що у 2019 році Крюковський вагонобудівний завод інвестував близько 200 млн грн у створення приміського електропоїзда. Отже, в нас може з'явитись вітчизняний виробник приміського рухомого складу.

В таких умовах, у найближчі роки в оновлення приміського пасажирського рухомого складу необхідно інвестувати не один десяток мільярдів гривень. Очевидно, що без державної підтримки й надалі буде спостерігатися подальший занепад приміського сектору залізничних перевезень.

Перевезення пасажирів та розрахунок плати за проїзд у міждержавному сполученні наведено у Додатку 6.

2.4. Проблема допуску приватних (українських та закордонних) перевізників до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею

Проблема допуску приватних перевізників до вітчизняної інфраструктури є надзвичайно актуальною і досліджується багатьма вітчизняними науковцями у різних наукових установах України. На нашу думку найбільш повно дана проблема висвітлена у роботах науковців Дніпровського національного університету залізничного транспорту, у якому у 2020 році була захищена кандидатська дисертація на дану тему [34].

У своїх наукових працях [35, 36 та ін.] автор відзначає, що однією з основних проблем сучасного залізничного транспорту в Україні, яка загрожує як стабільності, так і безпеці роботи галузі, є критичний знос його основних засобів, зокрема локомотивного парку. Задля вирішення даної проблеми у країнах Європейського Союзу реалізовано вертикальний поділ залізничної галузі шляхом відділення інфраструктури залізничного транспорту від перевізної діяльності, або як в Німеччині, реалізована модель часткового вертикального розділення залізничної галузі, коли менеджер інфраструктури має також підрозділи, які надають послуги з перевезення вантажів і пасажирів.

Автор наводить і проблеми з якими стикаються незалежні перевізники за кордоном: необхідність значних інвестицій у рухомий склад, дискримінація на етапі складання розкладу руху поїздів, складність бюрократичних процедур при отриманні дозвільних документів, висока вартість тягового рухомого складу та бюрократія. Для зменшення початкових інвестицій в локомотиви перевізники вважають за краще використовувати локомотиви, які були у вжитку.

На теперішній час магістральний залізничний транспорт України знаходиться повністю у державній власності. Україна є однією з небагатьох держав Східної та Центральної Європи, де зберіглася подібна структура організації ринку залізничних перевезень.

Тому, демонополізація ринку залізничних перевезень є одним із кроків, спрямованих на створення конкурентного середовища у цьому секторі транспортного ринку України та підвищення його привабливості для інвесторів. Додатковим стимулом до реформування залізничної галузі є підписання Україною угоди про асоціацію з Європейським Союзом. Відповідно до неї Україна взяла на себе зобов'язання щодо імплементації Директив Європейського Союзу, які передбачають недискримінаційний допуск до залізничної інфраструктури незалежних перевізників.

У той же час можна відзначити і суттєві відмінності в умовах роботи залізничного транспорту України та залізниць країн Європейського Союзу:

- вантажонапруженість залізниць України істотно перевищує цей показник на залізницях у Європейському Союзі, для прикладу – вона вища вантажонапруженості залізниць Німеччини в 4 рази, а Польщі – у 7 разів;
- середня відстань перевезень в Україні складає 544 км, у той час, як у країнах Європейського Союзу – 200–350 км;
- рівень тарифів на послуги з перевезень, які надає Укрзалізниця, є одним з найнижчих у світі; для прикладу – вартість тонно-кілометра перевезення вантажів залізницею в Україні більше ніж в 11 разів нижча, аніж у Польщі;
- рух вантажних поїздів в країнах ЄС переважно виконується за розкладом, у той час, як в Україні перевезення вантажів здійснюються без розкладу.

Зазначені фактори будуть суттєво впливати на умови роботи незалежних від Укрзалізниці перевізників.

Чинна законодавча та нормативна база України не виключає роботу на магістральній залізничній мережі локомотивів, що не належать Укрзалізниці. Робота таких локомотивів на залізницях загального користування регламентується п. 9.12 «Правил технічної експлуатації залізниць України». Пунктом 20 «Збірника тарифів» передбачена тарифікація послуг за перевезення вантажів магістральними залізницями з власним (орендованим) локомотивом. Проблеми забезпечення доступу рухомого складу до головних та приймально-відправних колій і усунення аварійних або конфліктних ситуацій з поїзними та маневровими пересуваннями рухомого складу Укрзалізниці можуть бути вирішені шляхом пропуску поїздів незалежних перевізників за жорстким розкладом. Організація доступу до інфраструктури локомотивів приватних перевізників в умовах, коли перевезення здійснюються без дотримання розкладу руху вантажних поїздів, є проблемним питанням, яке пов'язане як із

забезпеченням недискримінаційного доступу, так і з відсутністю тарифів на такі послуги [34-36].

2.5. Проблема перетину кордону та здійснення прикордонного митного контролю

Перетин кордону та здійснення прикордонного митного контролю регламентується нормативними документами, які формують договірно-правову базу між Україною та РП. На даний час вона налічує 144 чинних міжнародних договорів та регулює переважну більшість напрямків українсько-польської співпраці, а також забезпечує належний розвиток двостороннього співробітництва на рівні стратегічного партнерства.

Перелік чинних міжнародних договорів між Україною та Республікою Польща (станом на травень 2021 року) наведений на Офіційному сайті Посольства України у Республіці Польща [23].

Документами, які регулюють перетин кордону у на ділянці Хирів-Загуж є наступні:

- Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон [24];
- Угода (у формі обміну нотами) про утворення та відкриття нового залізничного пункту пропуску «Хирів – Кросценко» для пасажирського руху [25];
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про співробітництво під час здійснення контролю осіб, товарів і транспортних засобів, які перетинають українсько-польський державний кордон [26] та Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про співробітництво під час здійснення контролю осіб, товарів і транспортних засобів, які перетинають українсько-польський державний кордон, підписаної в м. Київ 25 червня 2001 року [29];
- Угода у формі обміну нотами між Кабінетом Міністрів України та Урядом РП про визначення пунктів пропуску в яких здійснюватиметься спільний контроль (Зосін – Устилуг, Кросценко - Смільниця) [27];
- Угода (у формі обміну нотами) між Урядом Республіки Польща і Кабінетом Міністрів України щодо розширення руху в залізничному пункті пропуску через державний кордон «Кросценко – Хирів» на міжнародний пасажирський рух [28];
- Угода (у формі обміну нотами) між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про запровадження на території Республіки Польща спільного контролю у пункті пропуску для залізничного сполучення «Кросценко Хирів».

Крім того, безпосередньо функціонування зони митного контролю в пункті пропуску Хирів регламентується Положенням [30].

Слід зазначити, що до 2004 року діяло Положення про зону митного контролю міждержавного залізничного пункту пропуску "Хирів" Галицької митниці у редакції 2001 року [31]. У додатку до вказаного документу містяться схеми зони митного контролю на станціях Хирів (рис. 2.4), Смільниця (рис. 2.5) та Нижанковичі (рис. 2.6).

Безпосередньо здійснення митного контролю регламентується Технологією [15], яка серед іншого, містить розділ 4 «Особливості прикордонного та митного контролю пасажирських поїздів під час руху».

Враховуючи, що основною причиною закриття міжнародного залізничного сполучення Хирів-Устрики Долішні стало пошкодження рухомого складу польських залізниць, яке відбувалося внаслідок спроб провезення контрабанди, при відновленні залізничного сполучення необхідно розробити технологію митного контролю, яка б унеможливила з технічної точки зору приховування контрабандних товарів під час руху від станції посадки до кордону у внутрішніх порожнинах (за обшивками) рухомого складу.



Рисунок 2.4 – Схема зони митного контролю на ст. Хирів

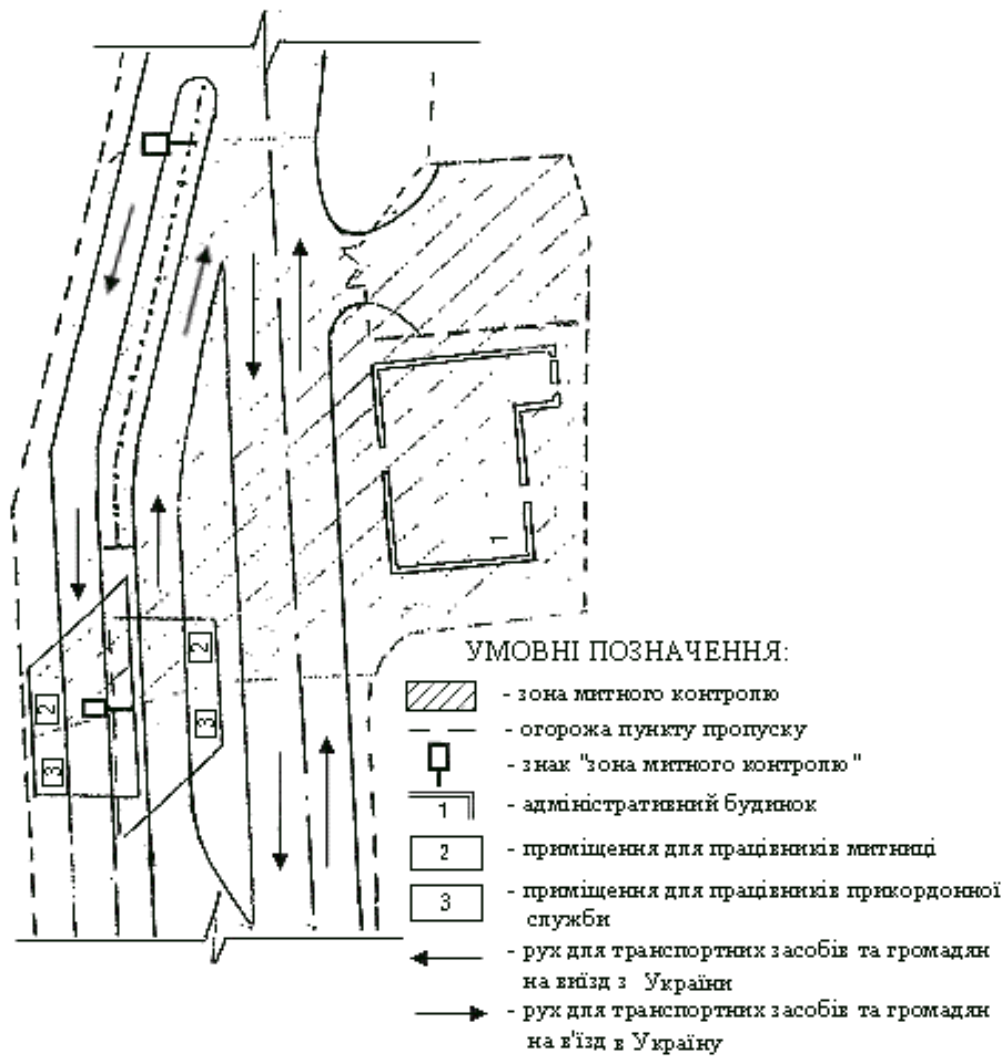


Рисунок 2.5 – Схема зони митного контролю п/п "Смільниця" м/п "Хирів"

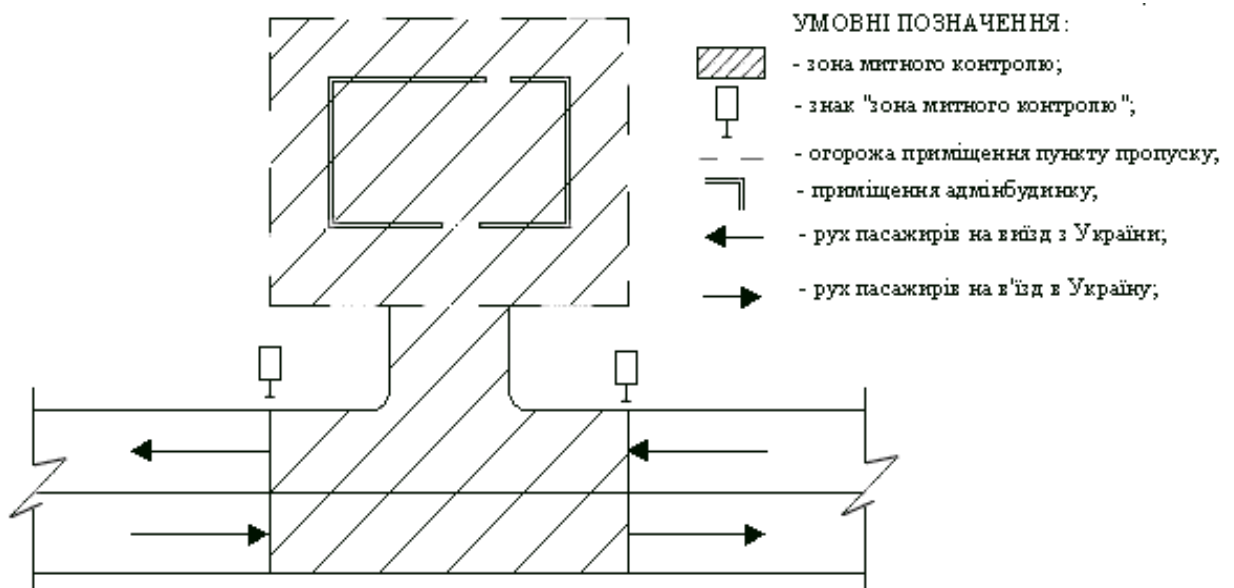


Рисунок 2.6 – Схема зони митного контролю пункту пропуску "Нижанковичі" митного поста "Хирів"

3. АЛГОРИТМ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМАТИКИ

3.1. Попередній розрахунок економічного та фінансового ефекту від відновлення української частини міждержавного транскордонного залізничного сполучення.

Для визначення соціально-економічної доцільності відновлення залізничного сполучення дільницею було здійснено попередній фінансовий та економічний аналізи витрат та вигод за методикою СВА, основні положення якої наведені у Додатку 2.

Вихідні дані для розрахунку наведені у табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Вихідні дані для розрахунку:

Показник	Значення
Кількість осіб, що перетнули кордон у пункті пропуску Смільниця-Кроцсенко у 2019 році	1 203 145
у тому числі:	
громадян України	842 845
іноземців	360 300
Кількість транспортних засобів, що перетнули кордон у пункті пропуску Смільниця-Кроцсенко у 2019 році	332 604
Кількість пар поїздів на добу, що пропонується на ділянці Загуж-Хирів	2
Розрахунковий річний пасажиропотік на залізничному транспорті	73 000
Скорочення кількості автомобілів	21 987

Вихідні дані для проведення розрахунків отримані із наступних джерел:

- Інвестиційні витрати та технічні параметри ділянки – Звіт РФ «Львівська залізниця» на доручення заступника голови Львівської обласної державної адміністрації;
- Загальноексплуатаційні витрати та експлуатаційні доходи – АТ «Укрзалізниця» Консолідована фінансова звітність станом на 31 грудня 2020 року разом із звітом незалежного аудитора [37];
- Період аналізу, ставка дисконтування, відсоток залишкової вартості, вартість часу у дорозі, вартість наслідків ДТП – Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проектів у транспортній галузі;
- Пасажиропотік, кількість автомобілів, що перетнули пункт пропуску «Смільниця-Кроцсенко» – Дані пункту пропуску.

Технічна характеристика дільниць та потреба у коштах на відновлення.

Дільниця Хирів – Старжава – Держкордон:

Загальна довжина колії складає 14,6 км, зокрема:

- Хирів – Старжава – 7,3 км (суміщена колія 1520 мм/1435 мм);
- Старжава – Держкордон – 7,3 км (колія 1435 мм).

На дільниці знаходиться: 9 залізничних переїздів, в т.ч. 2 з черговим та 41 штучна споруда, а також наявні підпірні стінки.

На дільниці Старжава – Держкордон (колія 1435 мм), непридатність дерев'яних шпал становить понад 75%, останні ремонтні роботи проводились у 1997 році, рух поїздів по даному напрямку не здійснюється з 2010 року.

Для відновлення дільниці Хирів – Старжава – Держкордон необхідно виконати комплекс капітальних робіт сумою орієнтовно 144,3 млн. грн., а саме:

Опис робіт	Вартість, млн. грн.
Капітальний ремонт суміщеної головної колії	67,8
Капітальний ремонт колій 1435 мм	50,7
Капітальний ремонт прийм.-відпр. колій 1435 мм	3,7
Капітальний ремонт стрілочних переводів	5,1
Капітальний ремонт мостів	17,0
ВСЬОГО	144,3

Для відновлення будівель і споруд на дільниці Хирів – Старжава – Держкордон необхідно виконати комплекс капітальних робіт сумою орієнтовно 5,3 млн. грн., а саме:

По станції Хирів:

Ремонт фасаду будівлі вокзалу	0,50
Ремонт пасажирських платформ	0,40
Ремонт бетонної огорожі	0,20
Ремонт будівлі поста №1	0,30

По станції Старжава:

Ремонт пасажирської будівлі	1,34
Фарбування металевої огорожі	0,04
Ремонт туалету	0,22
Ремонт пасажирської платформи	0,70

Держкордон:

Ремонт будівлі контрольно-пропускного пункту	1,60
ВСЬОГО	5,30

При здійсненні розрахунків були прийняті наступні основні застереження та припущення:

1. За основу взято фінансові показники діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2019 рік – останній рік періоду перед карантином;

2. Припускається, що після реконструкції рівень витрат та доходів, які припадають на один кілометр ділянки, що розглядається, будуть такими ж, як і середні по АТ «Укрзалізниця»;
3. Передбачається відкриття пасажирського руху на ділянці Загуж-Хирів з використанням рухомого складу колії 1435 мм (польський оператор);
4. Вантажний рух не враховується, оскільки припускається, що відбудеться його перерозподіл між пунктами пропуску Мостиська-II та Хирів.

Попередня оцінка фінансової стійкості проекту

Оцінка фінансової стійкості проекту проведена за методикою СВА. Результати оцінки наведені у табл. 3.2.

Таблиця 3.2 – Результати оцінки фінансової стійкості проекту відновлення ділянки Хирів-Старжава-Держжордон

Роки	Будівництво			Експлуатація									
	1	2	3	4	5	6	7	10	15	20	25	30	
Інвестиційні витрати	-50,0	-50,0	-49,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Загально-експлуатаційні витрати	0	0	0	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1	-63,1
Загальні вихідні потоки	-50,0	-50,0	-49,6	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1
Експлуатаційні доходи	0	0	0	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7
Залишкова вартість	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59,8
Загальні вхідні потоки	0	0	0	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	126,5
Чистий грошовий потік	-50,0	-50,0	-49,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	63,4
Фінансова чиста приведена вартість інвестицій (FNPV)	-82,52												
При ставці дисконтування	5,00%												
Фінансова норма доходності інвестиції (FIRR)	0,2%												

Як видно з попередньої оцінки фінансової стійкості проекту, фінансова норма доходності інвестиції (FIRR) менша за ставку дисконтування. Це свідчить про те, що доходи проекту є недостатніми для покриття інвестиційних та експлуатаційних витрат. Слід зазначити що така ситуація є типовою для інфраструктурних проектів. Для визначення доцільності реалізації проекту необхідно оцінити його економічну стійкість.

Попередня оцінка економічної стійкості проекту

Попередня економічна оцінка проекту виконана згідно методики СВА, основні положення якої викладені у розділі 2.1. При цьому враховувались наступні додаткові вигоди суспільства: ефекти від скорочення часу у дорозі (часу на перетин кордону) та скорочення кількості ДТП.

Такі додаткові вигоди суспільства як витрати на експлуатацію транспортних засобів, експлуатаційні витрати для перевізників, зниження шуму, зниження викидів парникових газів, забруднення повітря при попередній оцінці проекту до уваги не брались.

Результати оцінки попередньої економічної стійкості проекту наведені у табл. 3.3

Таблиця 3.3 – Результати оцінки економічної стійкості проекту відновлення ділянки Хирів-Старжава-Держкордон:

Роки	Будівництво			Експлуатація									
	1	2	3	4	5	6	7	10	15	20	25	30	
Інвестиційні витрати	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Загально-експлуатаційні витрати				63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1
Залишкова вартість	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	59,8 4
Загальні витрати	50,0	50,0	49,6	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	63,1	-3,3
Експлуатаційні доходи	0,0	0,0	0,0	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7
Економія часу в дорозі				4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Економія витрат на ДТП				11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2	11,2
Загальні вигоди	0,0	0,0	0,0	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7	82,7
Чисті вигоди	-	-	-	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	79,4
Економічна чиста приведена вартість (ENPV)	131,89												
При ставці дисконтування	5,00%												
Економічна норма доходності (ERR)	11,28%												
В/С	1,24												

Як видно з результатів попередньої оцінки економічної стійкості проекту, економічна норма доходності (ERR) (11,58%) навіть при урахуванні тільки двох із шести додаткових вигод суспільства, є вищою за прийняту соціальну ставку дисконтування (5%), що означає, що проект

створює достатні вигоди для суспільства, щоб обґрунтувати витрати на нього.

3.2. Шляхи вирішення проблеми залучення зовнішніх інвестицій в УЗ.

Отримані вище результати попередньої оцінки економічної стійкості проекту, дозволяють стверджувати що проект може бути профінансований організаціями-донорами. Розглянемо основні кроки по залученню зовнішніх інвестицій в УЗ.

Згідно [8], ефективним джерелом інвестування в оновлення основних засобів пасажирського господарства є інвестиції комерційних структур у придбання рухомого складу Укрзалізниці у приватну власність.

Джерелом інвестування повинні бути також і державні програми. Зокрема у Стратегії АТ «Укрзалізняця» на 2019-2023 роки [18] відзначається, що майбутня інвестиційна програма буде спрямована на ключові активи: інфраструктура та рухомий склад. Інвестиції мають відповідати таким цілям:

1. Усунення накопиченого недоінвестування в минулі роки в залізничну інфраструктуру.
2. Збільшення якості та продуктивності рухомого складу, зокрема – тягового.
3. Ефективний розподіл та управління рухомим складом для забезпечення потреб споживачів вчасно та в найбільш економічно ефективний та вчасний спосіб.

Інвестиційна програма має бути поширена серед постачальників та виробників для того, щоб забезпечити відповідність пропускнуєї спроможності УЗ з попитом на транспортні послуги.

Одним із елементів цього є укладення довгострокових рамкових угод з ключовими виробниками. Іншою метою інвестиційної програми є покращення якості активів, результатом якого стане підвищення рівня безпеки робочих місць, продуктивності персоналу, тим самим буде створено можливості для збільшення рівня соціальних гарантій співробітників.

Іще серед джерел фінансування, можна відзначити схеми використання внутрішніх ресурсів для зниження зовнішніх витрат і плати за користування інфраструктурою, які можуть забезпечити додаткові надходження, зробивши інвестиції в інфраструктуру привабливішими для приватного капіталу.

Слід зазначити, що для повної реалізації потенціалу інвестицій необхідно не тільки вдосконалити нормативно-правову базу, а й передбачити інноваційні фінансові інструменти. Процедура оцінки і затвердження проектів повинна: бути максимально ефективною і

прозорою, вимагати мінімальних часових і грошових витрат і забезпечувати мінімальний рівень невизначеності.

Нові інструменти фінансування, наприклад, ініціатива ЄС «Проектні облигації», можуть передбачати можливість більш масштабного фінансування в рамках державно-приватного партнерства (ДПП).

Однак, реалізація будь-яких заходів, спрямованих на залучення зовнішніх інвестицій, буде неможливою без відновлення репутації АТ «Укрзалізниця» як надійного інвестиційного партнера. Автор у [17] відзначає, що „правила гри у корпоративному управлінні повинні бути чіткими та передбачуваними. Якщо уряд не застосує серйозних заходів щодо приведення корпоративного управління на державних підприємствах у відповідність з найкращими міжнародними стандартами, ситуація з прямими іноземними інвестиціями в Україну, швидше за все, покращиться не скоро”.

3.3. Шляхи вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення з ОМС.

Для вирішення даної проблеми доцільно використати успішний європейський досвід організації пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення. У цьому контексті варто взяти до уваги рекомендації, що викладені у роботі Реформа приміських залізничних перевезень і розвиток регіонів [13].

У цій роботі автор відзначає, що аналіз закордонних систем організації діяльності приміських залізничних перевезень вказує на те, що ключову роль у функціонуванні комплексу відведено саме державі, а не залізничним компаніям.

Автор наводить приклад реформи господарства приміських пасажирських перевезень у Франції, яка розпочалася на початку 2000-х. До прикладу, з 2002 року регіональна влада вкладала в придбання нового рухомого складу понад 10 млрд євро. Пасажиропотік з того часу у Франції виріс на 40% за рахунок повного задоволення попиту на приміські залізничні перевезення.

SNCF – це національний оператор залізничних перевезень Франції, який після реформи залишився лише підрядником, і який зараз виконує приміські перевезення. При цьому компанія ні не заробляє ні не зазнає збитків на них, виконуючи державне соціальне замовлення. Замовлення цієї послуги, витрати і доходи перебувають у віданні місцевої влади, яка отримує відповідні субсидії з державного бюджету.

Схожа структура існує і в Німеччині, де землі та федеральна влада субсидують витрати залізничних компаній, дотуючи у власні бюджети. Сума дотацій в середньому складає 6 євро на кожен євро, оплачений пасажиром.

В країні, окрім оператора приміських залізничних перевезень DB Regio AG, що входить до групи компаній Deutsche Bahn, функціонує понад 30 компаній, що створюють значну конкуренцію на ринку.

Німецьких оператор залізничної інфраструктури - компанія DB Netz AG управляє лівовою частиною мережі німецьких залізниць. Він є основним постачальником послуг інфраструктури на федеральних залізних дорогах Німеччини, займаючись розподілом пропускної спроможності інфраструктури, складанням і погоджені маршрутів руху поїздів.

Рухомий склад в Німеччині купується перевізниками за рахунок кредитів або береться в лізинг. Альтернативною можливістю є закупівля рухомого складу транспортними адміністраціями федеральних земель незалежно від процедури оголошення конкурсів на виконання перевезень. Потім транспортне відомство виконує виключно функції орендодавця, передаючи електрички операторам.

Місцевій владі вигідно інвестувати кошти в придбання нового приміського рухомого складу, зокрема й через те, що вони зможуть надавати своїм громадам новий сервіс, а отже - отримати зростання рейтингів через нові голоси виборців.

Також автором у [13] відзначаються і негативні наслідки реформи приміського сектора. Через неузгодженість графіків курсування відбувались короткотривалі збої в роботі приміських пасажирських поїздів. Але ця проблематика носила більш організаційний характер. Значний вплив чинила саме відсутність досвіду в організації перевізного процесу між різними регіонами та операторами.

Таким чином, світовий досвід організації приміських перевезень підтверджує, що державна підтримка являється ключовим принципом побудови і найважливішою умовою функціонування господарства приміських пасажирських перевезень. Розвиток приміських залізничних перевезень безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

Потреба у виділенні державних коштів на розвиток приміського сполучення повинна бути в першу чергу підґрунтям для стратегічного розвитку країни, та, зокрема, і її регіонів, а не тільки з позиції комерційної окупності таких проектів.

В Україні питання компенсації за перевезення пільгових категорій населення регламентується Порядком розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1359 [14], основні положення якого висвітлені у Додатку 7.

Отже, при відновленні залізничного сполучення на дільниці, яка розглядається необхідно, враховуючи успішний досвід країн ЄС із субсидування державою діяльності приміських залізничних перевезень,

забезпечити чітке дотримання вимог вищенаведеного нормативного документу. Це спричинить зростання зацікавленості АТ «Укрзалізниця» у організації і підтримці функціонування руху на даній ділянці.

3.4. Шляхи вирішення проблеми допуску приватних (українських та закордонних) перевізників до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею.

На жаль, у теперішній час питання залучення приватних перевізників до здійснення пасажирського руху законодавчо не врегульовано. Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування [19] стосується виключно вантажних локомотивів.

Однак певний досвід експлуатації пасажирського рухомого складу, який не належить АТ «Укрзалізниця» в Україні є. Такий пілотний проект було реалізовано у м. Києві. Функціонування міської електрички розпочалося у вересні 2009 року і спочатку електропоїзди курсували між двома станціями на лівому та правому берегах Дніпра. У 2011 році була відкрита друга черга довжиною 50,8 км, на якій було облаштовано 14 зупиночних пунктів. В рамках даного проекту приміський рухомий склад спочатку було передано на баланс міста Києва, однак у 2015 році знову передано на баланс АТ «Укрзалізниця». Причини зворотної передачі рухомого складу на баланс АТ «Укрзалізниця» у відкритих джерелах не озвучуються, однак на нашу думку головною з них є законодавча неврегульованість питання допуску пасажирського рухомого складу на колії АТ «Укрзалізниця».

Таким чином наразі АТ «Укрзалізниця» являється єдиним можливим вітчизняним оператором пасажирських перевезень і така ситуація буде продовжуватись до прийняття та імплементації нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт».

У країнах ЄС допуск операторів (у тому числі – приватних) до інфраструктури реалізується через «Умови користування інфраструктурою» (Network statements), які видаються відповідно до вимог Директиви 2012/34/ЄС [21] та реєстру інфраструктури, який ведеться згідно з Директивою 2016/797/ЄС [22].

У випадку повної імплементації вказаних Директив в Україні буде забезпечено безперешкодний доступ до інфраструктури закордонних операторів на конкурентних засадах.

У теперішній час допуск закордонних операторів пасажирських перевезень до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею регулюється міждержавними угодами та протоколами, які укладаються окремо для кожного напрямку. Укладення такої угоди необхідно і у випадку відкриття залізничного руху на ділянці, що є предметом розгляду.

3.5. Шляхи вирішення проблеми перетину кордону та здійснення прикордонного митного контролю.

Як було відзначено у підрозділі 2.5, основною причиною закриття міжнародного залізничного сполучення Хирів – Устрики Долішні стало пошкодження рухомого складу, яке відбувалося внаслідок спроб провезення контрабанди, при відновленні залізничного сполучення необхідно розробити технологію митного контролю, яка б унеможливила з технічної точки зору приховування контрабандних товарів під час руху від станції посадки до кордону у внутрішніх порожнинах (за обшивками) рухомого складу.

Для унеможливлення вказаної ситуації пропонується здійснювати прикордонний та митний контроль під час руху поїзда відповідно до діючої Технології прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення [15] з моменту посадки пасажирів на станції Хирів до прибуття поїзда у пункт пропуску Смільниця-Кросценко. Реалізація пропонованої технології сприятиме дотриманню чинного законодавства у сфері перетину державного кордону, а знаходження працівників прикордонної та митної служб у вагонах у поєднанні з відео-наглядом та пломбуванням знімних частин обладнання унеможливить розбирання та пошкодження внутрішнього обладнання рухомого складу.

3.6. Поетапний алгоритм відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення Загуж (Польща) – Хирів (Україна).

На основі матеріалу, що викладений вище, пропонується наступний алгоритм відновлення залізничного сполучення на ділянці, що розглядається.

Етап 1. Відновлення залізничного сполучення Устрики-Долішні – Смільниця.

Короткий опис етапу:

Перевезення здійснюватимуться польським оператором пасажирських залізничних перевезень по колії 1435 мм на ділянці Устрики Долішні – зупиночний пункт Смільниця. Відповідно до Регламенту 2007/1307 ЄС замовником перевезень на даній ділянці буде Підкарпатське воєводство РП.

Для перевезень використовуватимуться рейкові автобуси серії 810 виробництва Vagónka Studénka пасажиромісткістю 50 осіб або подібні.

Схема української частини маршруту наведена на рис. 3.1.



Для реалізації даного етапу необхідно:

1. Підготувати техніко-економічне обґрунтування проекту.
2. Здійснити капітальний ремонт ділянки колії протяжністю 1,5 км від пункту пропуску Смільниця-Кросценко (поз.1, рис. 3.1) до автобусної зупинки у с. Смільниця (поз. 2, рис. 3.1).
2. Розробити та погодити проект будівництва зупиночної платформи «Смільниця» (поз. 2, рис. 3.1) – у місці розташування автобусної зупинки Смільниця.
3. Збудувати зупиночну платформу. Орієнтовна вартість будівництва – 1 млн грн.
3. Оновити Положення про зону митного контролю міждержавного залізничного пункту пропуску Хирів з включенням до нього пункту пропуску Смільниця. Отримання необхідних погоджень української та польської сторін.
4. Розпочати експлуатацію ділянки колії.

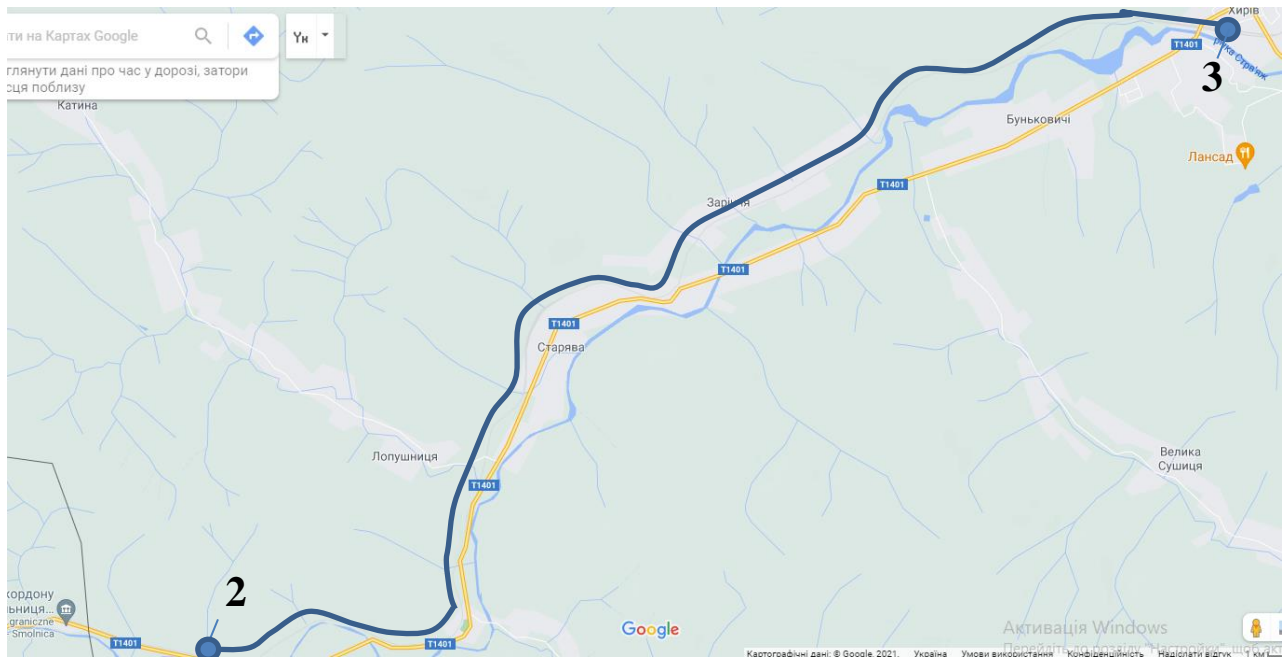
Етап 2. Відновлення залізничного сполучення Загуж – Хирів.

Короткий опис етапу:

Перевезення здійснюватимуться польським оператором пасажирських залізничних перевезень по колії 1435 мм на ділянці Устрики Долішні – Хирів.

Для перевезень використовуватимуться рейкові автобуси серії 810 виробництва Vagónka Studénka пасажиромісткістю 50 осіб або подібні.

Схема української частини маршруту наведена на рис. 3.2.



Для реалізації даного етапу необхідно:

1. Проаналізувати результати реалізації першого етапу та визначити вихідні дані для уточненого розрахунку економічного та фінансового ефектів (пасажиропотік, необхідний час на перетин кордону). Період аналізу – 1 рік.

2. Провести уточнений розрахунок економічного та фінансового ефектів і підготувати повне техніко-економічне обґрунтування.

3. Розробити алгоритм залучення інвестиційних коштів на основі уточненого розрахунку економічного та фінансового ефектів і повного техніко-економічного обґрунтування та реалізувати його.

4. Виконати капітальний ремонт ділянки колії шириною 1435 мм протяжністю 6 км від зупиночної платформи Смільниця (поз.2, рис. 3.2) до станції Хирів (поз. 3, рис. 3.2).

5. Виконати капітальний ремонт суміщеної головної колії від станції Старжава до станції Хирів.

6. Виконати капітальний ремонт штучних споруд на ділянці.

7. Розпочати експлуатацію ділянки колії.

Індикативний план реалізації проекту з вказанням необхідних коштів та джерел фінансування наведений на рис. 3.3.

Даний проект має хороші перспективи подальшого розвитку, які полягають у відновленні залізничного сполучення на ділянці Хирів – Нижанковичі (Україна) – Перемишль (Республіка Польща), що значно збільшить транзитний потенціал усієї української частини Великого Бещадського Залізничного кільця, а також спричинить подальший розвиток залізничного сполучення у напрямку курортних регіонів Трускавця, Східниці, Моршина тощо.

Індикативний план
відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення
Загуж (Польща) – Хирів (Україна)

Найменування робіт	Вартість, млн грн	Джерело	1-й рік			2-й рік			3-й рік			4-й рік							
			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	
Розробка техніко-економічного обґрунтування 1-го етапу	0,15	ОБ																	
Розробка проекту будівництва посадочної платформи «Смільниця»	0,05	УЗ																	
Капітальний ремонт ділянки колії від пункту пропуску до автобусної зупинки «Смільниця» (місяця розташування посадочної платформи)	4,0	УЗ																	
Будівництво посадочної платформи «Смільниця»	1,0	УЗ																	
Оновлення Положення про зону митного контролю, отримання необхідних погоджень української та польської сторін	-																		
Збір статистичних даних та аналіз результатів реалізації 1-го етапу	0,1	ОБ																	
Уточнений розрахунок економічного та фінансового ефектів і підготовка повного техніко-економічного обґрунтування 2-го етапу	4,2	ОБ																	
Розробка алгоритму залучення інвестиційних коштів і проведення переговорних процедур	0,1	ОБ																	
Капітальний ремонт колії та шпалучних споруд на ділянці «З.П. Смільниця – Хирів»	131,5	ІК																	

Загальна вартість реалізації проекту: 141,1 млн грн. З них коштів зовнішніх інвестицій (ІК) – 131,5 млн. грн, коштів обласного бюджету (ОБ) – 4,55 млн грн, коштів АТ «Укрзалізниця» (УЗ) – 5,05 млн грн.

Рисунок 3.3 – Індикативний план

4. ВИСНОВКИ Й УЗАГАЛЬНЕННЯ

За результатами проведеної роботи отримано наступні висновки:

1. Проект відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення Загуж (Польща) - Хирів (Україна) узгоджується з напрямками розвитку транспортної системи Європейського Союзу, які відображені у керівних документах з даного питання а також з стратегічними планами розвитку залізничного транспорту України та стратегіями розвитку місцевих територій.
2. Доходи проекту є недостатніми для покриття інвестиційних та експлуатаційних витрат, що і слід було очікувати для інфраструктурного проекту. Проект вимагає зовнішніх інвестицій.
3. Проект створює достатні вигоди для суспільства, щоб обґрунтувати витрати на нього (зовнішні інвестиції) навіть при врахуванні тільки двох із шести можливих позитивних ефектів для суспільства.
4. Слід очікувати, що скорочення об'єму робіт і, відповідно, початкових інвестицій (проведення ремонту колії меншого об'єму, на меншій протяжності тощо) спричинить покращення фінансових та економічних показників проекту.
5. Проект доцільно реалізувати у два етапи. Етап 1 – Відновлення пасажирського сполучення до с. Смільниця з метою подальшого аналізу перспектив проекту і встановлення вихідних даних для техніко-економічного обґрунтування. Етап 2 – Відновлення пасажирського сполучення на усій ділянці до станції Хирів.
5. Загальний орієнтовний термін реалізації проекту – 4 роки (16 кварталів). З них етап 1 – три квартали; аналіз етапу 1 і вибір вихідних даних для техніко-економічного обґрунтування – чотири квартали; розробка техніко-економічного обґрунтування і реалізація 2-го етапу – 9 кварталів.
6. Проект має перспективи подальшого розвитку, які полягають у відновленні залізничного сполучення на ділянці Нижанковичі-Хирів, що значно збільшить транзитний потенціал усієї української частини Великого Бещадського Залізничного кільця а також призведе до подальшого розвитку залізничного сполучення у напрямку Трускавецького курортного регіону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Європейська комісія. Офіційний сайт. Режим доступу: https://ec.europa.eu/info/index_en
2. Європейське залізничне агентство. Офіційний сайт. Режим доступу: <https://www.era.europa.eu/>
3. Рада Європи. Офіційний сайт. Режим доступу: <https://www.coe.int/en/web/portal/home>
4. White Paper on transport. [Електронний документ] Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf
5. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, 12.9.2001 COM (2001) 370 final [Електронний документ] Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
6. Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проєктів у транспортній галузі: Посібник. / Міністерство інфраструктури України. – 2020, –65 с.
7. Update of the Handbook on External Costs of Transport Final Report https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf
8. Базавлук, А.В. Можливі джерела фінансування капітальних інвестицій у залізничний транспорт України / А.В. Базавлук // Економіка і регіон №4 (31) -2011. ПолтНТУ. с. 119-125
9. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. №430-р. [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
10. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. [Електронний документ] Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/243219821>
11. Задоя, В. О. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні : монографія / В. О. Задоя. – Дніпропетровськ : Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – 196 с.
12. Задоя, В. О. Концептуальні підходи до побудови механізму управління пасажирськими приміськими перевезеннями / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. –2011. – Вип. 37. –С. 264-267.
13. Дода, К. Реформа приміських залізничних перевезень і розвиток регіонів / К. Дода // Сайт «Центр транспортних стратегій» [Електронний документ] Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirskikh_zaliznichnikh_perevezen_i_rozvitok_regioniv_431
14. Порядок розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р.

№1359. [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1359-2009-%D0%BF#Text>

15. Технологія прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення затверджена Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України, Державної митної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України 06.10.2009 №745/926/1032 [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1036-09#Text>

16. Солонина, Є. «Укрзалізниця», «футбольні» кредити, Росія і американський інвестор: хто кому винен. / Сайт Радіо Свобода // [Електронний документ] Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/ukrzaliznytcya-futbol-kredyty-rosiya-investor/31356892.html>

17. Дейтс, Р. "Укрзалізниця" проти іноземних інвесторів. Як неналежне корпоративне управління в державних підприємствах призводить до відтоку іноземних інвестицій / Сайт Економічна правда // [Електронний документ] Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/05/19/674026/>

18. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [Електронний документ] Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)

19. Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України від 04.03.2020 р. №191 (у чинній редакції) [Електронний документ]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0278-20#Text>

20. Киевскую городскую электричку передают на баланс УЗ. / Сайт 44ua // [Електронний документ]. Режим доступу: <https://www.44.ua/news/1039692/kievskuu-gorodskuu-elektricku-peredaut-na-balans-uz>

21. Директива (ЄС) 2012/34/ЄС Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 про створення єдиного Європейського залізничного району [Електронний документ] Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-34-UA.pdf>

22. Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу [Електронний документ] Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-797-UA.pdf>

23. Договірно-правова база між Україною та Польщею. Офіційний сайт Посольства України в Республіці Польща. [Електронний документ] Режим доступу: <https://poland.mfa.gov.ua/spivrobitnictvo/233-dogovirno-pravova-baza-mizh-ukrajinoju-ta-polyshheju>

24. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон [Електронний документ] Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_002#Text

25. Угода (у формі обміну нотами) про утворення та відкриття нового залізничного пункту пропуску «Хирів – Кросценко» для пасажирського руху [Електронний документ] Режим доступу: <https://poland.mfa.gov.ua/storage/app/sites/61/270521.jpg>

26. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про співробітництво під час здійснення контролю осіб, товарів і транспортних засобів, які перетинають українсько-польський державний кордон [Електронний документ] Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_027#Text
27. Угода у формі обміну нотами між Кабінетом Міністрів України та Урядом РП про визначення пунктів пропуску в яких здійснюватиметься спільний контроль (Зосін – Устилуг, Кросценко - Смільниця) [Електронний документ] Режим доступу: <https://poland.mfa.gov.ua/storage/app/sites/61/zuks03.jpg>
28. Угода (у формі обміну нотами) між Урядом Республіки Польща і Кабінетом Міністрів України щодо розширення руху в залізничному пункті пропуску через державний кордон «Кросценко – Хирів» на міжнародний пасажирський рух [Електронний документ] Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_070#Text
29. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про внесення змін до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Польща про співробітництво під час здійснення контролю осіб, товарів і транспортних засобів, які перетинають українсько-польський державний кордон, підписаної в м. Київ 25 червня 2001 року [Електронний документ] Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_146#Text
30. Положення про зону митного контролю в пункті пропуску "Хирів" м/п "Смільниця" Затверджено Наказом Галицької митниці 23.03.2004 N 118 [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v118c483-04#Text>
31. Положення про зону митного контролю міждержавного залізничного пункту пропуску "Хирів" Галицької митниці. Затверджено Наказом Галицької митниці 26.07.2001 N 211 [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v211a483-01#Text>
32. Гальчинський В. «Лінія 102»: шлях до відродження. // Туризм, с. 50-53.
33. Департамент інвестиційної політики АТ «Укрзалізниця». Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». [Електронний документ] Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/depinvest/
34. Санницький Н. М. Формування технології тягового забезпечення перевезень вантажів приватними локомотивами : дис. ... канд. техн. наук: 05.22.20. Дніпро, 2020. 177 с.
35. Перспективи використання приватних локомотивів для перевезення вантажів у напрямку морських портів / Д. М. Козаченко, О. Б. Очкасов, А. П. Шепотенко, Н. М. Санницький // Наука та прогрес транспорту. – 2017. – № 6 (72). – С. 7–19. – DOI: 10.15802/stp2017/118196.
36. Санницький Н. М., Германюк Ю. М., Шаргун Т. О. Розробка методу закріплення приватних локомотивів за поїздами. Наука та прогрес транспорту. 2020. № 6 (90). С. 23–32. DOI: 10.15802/stp2020/224260
37. АТ «Укрзалізниця» Консолідована фінансова звітність станом на 31 грудня 2020 року разом із звітом незалежного аудитора [Електронний документ] Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/kfz_msfz/

ДОДАТКИ

Додаток 1 – Залізничні пакети, які регламентують роботу залізничного транспорту країн ЄС

Перший залізничний пакет.

Передумовами прийняття першого залізничного пакету стала розробка Єврокомісією трьох нових пропозицій щодо підвищення ефективності чинного законодавства у галузі залізничного транспорту. 26 лютого 2001 року Рада Європи [3] прийняла три директиви, які у подальшому отримали назву «Пакет залізничної інфраструктури».

Перший залізничний пакет регламентує рівні (недискримінаційні) основи доступу операторів до транс'європейської залізничної мережі. У пакеті підкреслюється необхідність раціоналізації залізничних маршрутів, встановлення тарифної політики, яка відображає фактичні витрати, зменшення затримок на кордонах та запровадження критеріїв якості.

У 2006 році Єврокомісією проводилась оцінка результатів запровадження даного пакету. Аналіз показав, що, хоча практична реалізація його положень на той час ще тривала, обнадійливі результати уже стали помітними. Так, серед іншого, стабілізувалось положення залізниць відносно інших видів транспорту, покращився рівень безпеки, були створені нові робочі місця. Також було встановлено, що ефективність залізничних перевезень є найвищою у тих країнах, де ринок залізничних вантажних перевезень був раніше лібералізований.

Директиви та інші нормативні документи, що входять у перший залізничний пакет, розміщені на сайті Єврокомісії за посиланнями https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en та https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2008_en.

Другий залізничний пакет

23 січня 2002 року Єврокомісія запропонувала до розгляду новий комплекс заходів, який дістав назву «Другий залізничний пакет». Своєю метою він мав поштовх розвитку залізничного транспорту шляхом швидкого створення інтегрованого залізничного простору. Розроблені заходи базувалися на керівних принципах попереднього випуску «Білої книги транспорту» [5] і спрямовані у першу чергу на підвищення рівня безпеки та сумісності, а також на відкриття ринку залізничних вантажних перевезень.

Саме у Другому залізничному пакеті було обумовлено створення Європейського залізничного агентства (ERA) [2], основною сферою відповідальності якого стали принципи безпеки та сумісності. Було запроваджено загальні процедури розслідування аварій на залізничному транспорті та створення органів безпеки у державах-членах ЄС.

ERA займається узгодженням технічних регламентів та встановленням спільних цілей безпеки, яких повинні досягнути усі залізниці країн ЄС.

Директиви та інші нормативні документи, що входять до складу другого залізничного пакету, розміщені на сайті Єврокомісії за посиланням: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2004_en.

Третій залізничний пакет

Першу версію третього залізничного пакету документів було прийнято Єврокомісією 3 березня 2004 року. У ньому містяться заходи щодо активізації діяльності залізниць у ЄС. Єврокомісією були висунуті пропозиції щодо відкриття до 2010 року міжнародного ринку пасажирських перевезень, регулювання прав пасажирів та сертифікації поїзних бригад.

У 2007 року були прийняті зміни до третього залізничного пакету, якими було запроваджено вільний доступ операторів до міжнародних залізничних перевезень починаючи з 2010 року. Було встановлено права операторів на посадку і висадку пасажирів на будь-які станції міжнародного маршруту, було введено європейські свідоцтва і сертифікати машиністів, а також встановлені вимоги до них. Крім того, значна частина третього залізничного пакету присвячена захисту прав і гарантій безпеки пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Директиви та інші нормативні документи, що входять до складу третього залізничного пакету, розміщені на сайті Єврокомісії за посиланням: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2007_en.

Четвертий залізничний пакет.

Четвертий залізничний пакет становить набір із 6-ти законодавчих актів, прийнятих з метою завершення формування єдиного ринку залізничних послуг у ЄС (так званого *Єдиного європейського залізничного простору*). Головна мета пакету – підвищення конкурентоздатності залізниць перед іншими видами транспорту.

Нормативні документи, що входять у пакет, об'єднуються у дві групи: «технічна група» та «ринкова група».

Документи «технічної групи» були прийняті Європейським парламентом і Радою Європи у квітні 2016 року і містять наступні документи:

Регламент (ЄС) 2016/796 про Залізничне агентство Європейського Союзу та про скасування Регламенту (ЄС) № 881/2004;

Директива (ЄС) 2016/797 про інтероперабельність залізничної системи в межах Європейського Союзу (змінена Директива 2008/57 / ЄС);

Директива (ЄС) 2016/798 про безпеку на залізничному транспорті (змінена Директива 2004/49/ЄС).

Документи «ринкової групи» були прийняті у грудні 2016 року і містять:

Регламент (ЄС) 2016/2338 про внесення змін до Регламенту (ЄС) 1370/2007, який стосується укладання контрактів на надання державних послуг для внутрішніх пасажирських перевезень залізничним транспортом (Регламент PSO);

Директива 2016/2370/ЄС про внесення змін до Директиви 2012/34/ЄС, яка стосується відкриття ринку внутрішніх послуг залізничного пасажирського транспорту залізничним транспортом та управління залізничною інфраструктурою (Директива про управління);

Регламент (ЄС) 2016/2337 про скасування Регламенту (ЄЕС) 1192/69 про нормалізацію рахунків залізничних підприємств.

«Ринкова група» документів має завершити процес поступового відкриття ринку залізничних перевезень, започаткованого ще у 1-му залізничному пакеті. Встановлюється право залізничних підприємств надавати усі види пасажирських послуг по усій території ЄС, та правила, що спрямовані на запобігання дискримінації при наданні доступу до інфраструктури, а також вводяться принципи тендерних закупівель послуг залізничного транспорту.

Очікується, що конкуренція на ринку залізничних перевезень спонукатиме залізничних операторів гнучкіше реагувати на потреби споживачів, покращувати якість послуг та економічну ефективність.

«Технічна група» документів спрямована на забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту шляхом зменшення витрат та максимального усунення адміністративних перешкод для діяльності залізничних підприємств, що бажають працювати в ЄС. Залізничні оператори будуть позбавлені необхідності подавати декілька заяв для отримання дозволу на надання послуг у різних державах. Європейське залізничне агентство буде видавати дозволи на експлуатацію та сертифікати безпеки, які діятимуть на усій території ЄС. Будуть запроваджені прості, прозорі та послідовні процедури видачі сертифікатів, зменшена кількість національних правил, що створювали ризик недостатньої прозорості та можливість прихованої дискримінації нових операторів.

Додаток 2– Методика аналізу витрат та вигод (СВА)

Методика СВА використовує інкрементальний (покроковий) підхід, що передбачає порівняння двох ситуацій: ситуація «без проекту» та ситуація «з проектом».

Слід зазначити, що можливість не реалізувати проект є завжди (ситуація «без проекту»). Якщо проект не реалізований, інвестиційні витрати відсутні, але такий варіант може спричинити додаткові витрати для користувачів (наприклад, низька швидкість руху через затори, високі експлуатаційні витрати транспортного засобу через поганий стан доріг) та перевізників (наприклад, більше витрат на технічне обслуговування через поганий технічний стан інфраструктури).

Якщо проект реалізується (ситуація «з проектом»), виникають інвестиційні витрати, але в той же час створюються вигоди для користувачів.

Порівняння проводиться між економічними наслідками цих двох варіантів.

Фінансовий аналіз.

Головна мета фінансового аналізу – оцінити показники фінансової ефективності проекту, а саме, фінансову чисту приведену вартість (*FNPV*) та фінансову внутрішню норму доходності (*FIRR*).

Фінансовий аналіз, як правило, виконується з точки зору власника / менеджера інфраструктури або постачальника транспортних послуг, який може бути державним органом або приватною компанією. Якщо власник інфраструктури та перевізник не є одним і тим самим суб'єктом господарювання, проводиться консолідований фінансовий аналіз, який не включає рух грошових потоків між власником та перевізником, для оцінки фактичної прибутковості інвестиції, незалежно від внутрішніх платежів.

Фінансовий аналіз використовується для того, щоб:

- оцінити рентабельність проекту;
- визначити фінансову стійкість проекту;
- окреслити грошові потоки, що лежать в основі розрахунку соціально-економічних вигід та витрат.

Фінансовий аналіз базується на прогнозах грошових потоків проекту. Методика проведення фінансового аналізу та відповідні приклади наведені у [6].

Проект є фінансово стійким (самодостатнім), коли ризик відсутності грошових коштів у майбутньому, як під час інвестиційного, так й експлуатаційного етапів, як прогнозується буде рівним нулю. Суб'єкти інвестиційної діяльності повинні надати обґрунтування щодо наявних джерел фінансування (як внутрішніх, так і зовнішніх) стосовно щорічних

витрат на експлуатаційні витрати. У випадку реалізації проєктів, які не створюють надходжень або якщо прогнозуються негативні грошові потоки у майбутньому (тобто в роки, коли потрібні великі капіталовкладення для заміни активів), необхідно надати чітке підтвердження щодо покриття таких негативних грошових потоків у довгостроковій перспективі. Різниця між вхідними й вихідними потоками свідчить про дефіцит чи надлишок, який буде акумулюватися кожного року. Стійкість виникає тоді, коли сукупний кумулятивний грошовий потік є позитивним протягом всіх років, що розглядаються.

Економічний аналіз.

Економічний аналіз здійснюється для оцінки внеску проєкту в загальний добробут. Він має на меті проведення оцінки соціальної цінності проєкту та аналізу, що краще буде для суспільства в цілому: з проєктом чи без нього. Тут важливо врахувати як переваги, так і недоліки проєкту для всіх зацікавлених сторін (зокрема, користувачів транспортної інфраструктури або послуги), а не лише для суб'єктів інвестиційної діяльності. Проєкт повинен створювати для суспільства вигоду, більшу за витрати, яких він вимагає.

Додаток 3 – Основні переваги та недоліки джерел формування коштів капітальних інвестицій

Формування капітальних інвестицій за рахунок власних джерел Укрзалізниці забезпечує максимальну фінансову стійкість підприємств залізничного транспорту, тобто чим вища частка власного капіталу у капітальних інвестиціях, тим стабільніша робота підприємств галузі. Говорячи про власні джерела формування ресурсів для капітальних інвестицій, необхідно зазначити, що важливим інвестиційним джерелом є доходи залізниць від вантажних перевезень. На жаль, рівень вантажних тарифів не дає тієї рентабельності, яка дозволяла б направляти необхідні фінансові суми на оновлення основних фондів залізничного транспорту. Не сприяє зростанню доходів залізничного транспорту і збитковість пасажирських і приміських перевезень, результатом якої є перехресне фінансування цих перевезень залізницями.

Інвестиції, залучені за рахунок бюджетних коштів, як правило, надаються на безоплатній основі або на більш тривалий строк і під відсотки, нижчі, ніж відсотки за банківський кредит. Проте залучення бюджетних коштів частіше за все мають значні обмеження щодо обсягу і сфери їхнього використання.

Напряму залучення кредитних коштів у банківських установах має ряд недоліків, зокрема високу відсоткову ставку та небажання банків кредитувати довгострокові проекти через зростання рівня ризикованості та низьку прибутковість галузі. Крім того, банки вимагають надання ліквідної застави та доказів позитивної кредитної історії, що для Укрзалізниці є важкою до виконання умовою.

Нестача власних коштів залізниць, недостатність обсягів фінансування за рахунок державного і місцевих бюджетів, складність отримання банківських кредитних ресурсів призвели до поширення альтернативної форми фінансування необхідних інвестицій – лізингу. З одного боку, лізинг є більш привабливим і прийнятним, ніж залучення боргового капіталу, оскільки і основна частина залученого фінансування, і нараховані відсотки, які входять до складу лізингового платежу, повністю входять до складу валових витрат виробництва (послуг) лізингоотримувача. Зокрема, лізинг дає змогу оновити рухомий склад та матеріальне забезпечення підприємств залізничної галузі, придбати техніку, обладнання, пасажирські та вантажні вагони тощо. З іншого боку, лізингові ресурси не можна залучити для електрифікації залізниці, впровадження автоматизованих систем управління, ремонту та будівництва залізничних колій.

Ще одним джерелом формування коштів для капітальних інвестицій можуть бути іноземні інвестиції. На проблему залучення іноземних інвестицій впливає широке коло об'єктивних і суб'єктивних факторів. До

суб'єктивних перш за все належать відсутність економічної доктрини держави і, як наслідок, невизначеність щодо шляхів розвитку економіки і суспільства. До фактору невизначеності додаються не менш складні проблеми з бюрократичною тяганиною, хабарництвом, відсутністю чітких гарантій і, головне, з нестабільністю законодавства. Крім суб'єктивних, поки ще домінуючих, перешкод на шляху іноземних інвестицій, не слід забувати і про об'єктивні, а саме: про загальну кризову ситуацію; невисоку ефективність виробництва; нерозвинену інфраструктуру; низький платоспроможний попит. Незважаючи на це, необхідно зазначити, що сума іноземних інвестицій, які вкладаються в сферу транспорту та зв'язку України, постійно зростає.

Додаток 4– Шляхи поліпшення ситуації зі здійсненням управління капітальними інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту

За даними [8] „для поліпшення ситуації зі здійсненням управління капітальними інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту доцільно:

1) здійснювати формування капітальних інвестицій за конкретними напрямками інвестиційної діяльності, кожний з яких потребує попереднього розроблення так званих інвестиційних проектів. Схематично можливі джерела залучення інвестиційних ресурсів та напрями їх використання зображені на рис Д.1, запозиченому з [8];

2) забезпечити фінансовими ресурсами пріоритетні для залізничного транспорту напрями наукових розробок, розширити джерела фінансування на основі спеціальних цільових, венчурних фондів;

3) спрямувати зусилля на підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту, розширити перелік джерел залучення коштів для формування капітальних інвестицій за рахунок, наприклад, приватних коштів великих вантажоперевізників на умовах надання їм знижки на перевезення, коштів домогосподарств тощо;

4) переглянути існуючі методики нарахування та терміни амортизації з метою уникнення надлишкового терміну використання основних засобів”.

ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ



Рисунок Д.1 – Можливі джерела фінансування інвестицій у розвиток залізничного транспорту України залежно від сфери реалізації інвестиційних проектів (запозичено з [8]).

Додаток 5– Основні завдання департаменту інвестиційної політики АТ «Укрзалізниця»

- формування та моніторинг реалізації інвестиційної політики Товариства.
- розробка та актуалізація єдиних корпоративних правил, норм, регламентів та стандартів здійснення інвестиційної діяльності.
- забезпечення залучення зовнішнього фінансування для реалізації інвестиційного плану та інвестиційних проектів за рахунок коштів міжнародних фінансових інституцій, кредитних коштів, отримання державної підтримки, використання механізмів лізингу, оренди, концесії та інших інструментів державно-приватного партнерства.
- впровадження системи моніторингу досягнення показників ефективності інвестиційних проектів.
- опрацювання звернень та пропозицій щодо можливості реалізації інвестиційних проектів.
- підвищення ефективності інвестиційної діяльності.

Додаток 6 – Міжнародні пасажирські перевезення

Для розрахунку платежів за проїзд пасажирів територіями країн Європи застосовується тариф «Схід – Захід» і службова інструкція до цього тарифу.

Структура міжнародних тарифів відповідає структурі внутрішнього і міждержавного тарифів, і містить таблиці: тарифних відстаней (сполучень), вартості квитків і вартості плацкарт ("Таблиці сполучень і провізних плат"). Вартість квитка розраховується по кожній країні окремо з переломом на прикордонних пунктах, вартість плацкарти – за загальну відстань без переломів. Загальна вартість складається з вартості для проїзду залізницями, які беруть участь у перевезеннях, а також з вартості плацкарти при поїзді в спальному вагоні, розмір яких залежить від класності вагона.

Вартість проїзду дітей становить половину вартості проїзду дорослих.

У "Таблицях сполучень і провізних плат" провізна плата наведена в швейцарських франках, а до тарифу "Схід – Захід" з 30.05.1999 року введені базові вартості проїзду в євро. У всіх випадках провізна плата перераховується за курсом в валюту країни, в якій відбувається оплата.

При визначенні вартості проїзду враховується ПДВ, податок з продажів, комісійні збори. А також пільги для проїзду організованих груп пасажирів, при придбанні абонементних квитків, індивідуально подорожуючим студентам при пред'явленні картки міжнародного студентського союзу, пасажиром похилого віку (60 років і більше) при пред'явленні карти "RES" тощо.

Крім того, для подорожей за кордон і здешевлення останніх є можливість приєднання до міжнародної системи «Євро Динамо». Купуючи спеціальну карту-квиток пасажир може їхати в будь-якому напрямку і в будь-якому поїзді. У карті не вказані дата початку поїздки, її закінчення і час проходження. Пасажир за власним бажанням вносить дату в квиток. Вартість проїзду за системою «Євро Динамо» нижча вартості разової поїздки, однак знижки на проїзд в кожній окремій європейській країні різні. Тим не менше, це дає можливість заощадити до 50% від вартості проїзду.

Додаток 7 – Механізм та порядок розрахунку обсягів компенсаційних виплат залізницям за пільгові перевезення окремих категорій громадян

Порядок розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1359, визначає механізм розрахунку обсягів компенсаційних виплат залізницям за пільгові перевезення окремих категорій громадян, яким таке право надано законом, що здійснюються за рахунок коштів державного або місцевих бюджетів, а також субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на зазначені цілі.

До пільгових перевезень залізничним транспортом (далі - пільгові перевезення) належать безоплатні перевезення або перевезення окремих категорій громадян із знижкою, встановленою законодавством.

Облік пільгових перевезень та визначення суми недоотриманих коштів від таких перевезень проводиться залізницями на підставі інформації автоматизованої системи керування пасажирськими перевезеннями та реєстраторів розрахункових операцій про оформлені та видані пасажирам безоплатні або пільгові проїзні документи (квитки). Така сума недоотриманих коштів обчислюється в автоматизованому режимі під час оформлення кожного безоплатного та пільгового проїзного документа (квитка) як різниця між повною вартістю проїзду, встановленою згідно з діючими тарифами для відповідного виду сполучення, маршруту прямування, категорії поїзда та вагона, і вартістю проїзду, що сплачує пасажир відповідно до наданих пільг.

Інформація про оформлені та видані пасажирам безоплатні та пільгові проїзні документи (квитки) включається до місячної станційної звітності.

У разі оформлення проїзду за межі України пасажира, який має право на безоплатний проїзд чи проїзд із знижкою, сума недоотриманих коштів обчислюється тільки за проїзд територією України.

Сума недоотриманих коштів включається до місячної станційної звітності області, на території якої був придбаний пільговий проїзний документ (квиток), незалежно від місця проживання (навчання) пасажира.

У разі оформлення безоплатного чи пільгового проїзду у вагоні, категорія якого вища, ніж та, на яку надано право безоплатного або пільгового проїзду, до суми недоотриманих коштів включається вартість проїзду згідно з наданим правом на пільги.

На підставі місячної станційної звітності залізниці складають облікову форму про недоотримані кошти за перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян, витрати на перевезення яких відшкодовуються з державного або місцевих бюджетів.

Для компенсації недоотриманих коштів облікова форма складається окремо для органу виконавчої влади, який є головним розпорядником бюджетних коштів, передбачених на цю мету державним бюджетом, та органу виконавчої влади, який є головним розпорядником коштів, виділених місцевим бюджетом.

Залізниці не пізніше ніж 15 числа місяця наступного звітного періоду подають відповідним головним розпорядникам коштів рахунок на суму, яка підлягає компенсації, та облікові форми.

Головні розпорядники коштів, передбачених на компенсаційні виплати, після надходження їх на власні рахунки у п'ятиденний термін зобов'язані перерахувати зазначені кошти відповідній залізниці.

Контакти

Дорожня карта підготована Фондом розвитку громадських організацій «Західноукраїнський ресурсний центр» у рамках проекту «Дорожня карта відновлення української частини міжнародного транскордонного залізничного сполучення Загуж (Польща) - Хирів (Україна)» програми «Громадська підтримка інтегрованого управління кордонами та транскордонної співпраці між Україною і ЄС», підтриманих в межах проекту «EU4USociety», що фінансується Європейським Союзом.

Європейський Союз складається з 27 держав-членів та їхніх народів. Це унікальне політичне та економічне партнерство, засноване на цінностях поваги до людської гідності, свободи, рівності, верховенства права і прав людини. Понад п'ятдесят років знадобилось для створення зони миру, демократії, стабільності і процвітання на нашому континенті. Водночас нам вдалось зберегти культурне розмаїття, толерантність і свободу особистості. ЄС налаштований поділитись своїми цінностями та досягненнями з країнами-сусідами ЄС, їхніми народами, та з народами з-поза їхніх меж.

Міжнародний фонд «Відродження» – одна з найбільших благодійних фондаций в Україні, що з 1990-го року допомагає розвивати в Україні відкрите суспільство на основі демократичних цінностей. За час своєї діяльності Фонд підтримав близько 20 тисяч проектів, до реалізації яких долучилися понад 60 тисяч активістів та організацій України на суму понад 200 мільйонів доларів США.

Сайт: www.irf.ua

Facebook: [www.fb.com/irf.ukraine](https://www.facebook.com/irf.ukraine)

ФРГО «ЗУРЦ» – знаходиться у м. Львів, сфера діяльності поширюється на всю територію України. ФРГО «ЗУРЦ» широко співпрацює зі спеціалістами з місцевого економічного розвитку, експертами та консультантами, викладачами та журналістами.

Сайт: www.zurc.org

Facebook: [www.fb.com/zurc.ua](https://www.facebook.com/zurc.ua)

Голова робочої групи - Віктор Гальчинський, член правління ГО «Лінія102.Юа»

Секретар робочої групи – Дмитро Якимець, експерт ФРГО «ЗУРЦ»