

Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну

Розділ 2.1: Транспортна інфраструктура

Reliance Restricted



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE



Ця Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну стала можливою завдяки підтримці американського народу через Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) в рамках Програми конкурентоспроможної економіки в Україні.

Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну та її результати не обов'язково відображають погляди Агентства США з міжнародного розвитку або уряду США.

Програма конкурентоспроможної економіки ("СЕР"), яка фінансується Агентством США з міжнародного розвитку ("USAID"), шляхом контракту з Chemonics International залучила ТОВ "Ернст енд Янг" ("ЕУ" або "ми") до розробки дієвої Національної стратегії ("Стратегія") збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну ("Проект"). USAID СЕР очолює Проект, а ЕУ є партнером, що реалізує Проект.

Стратегія надається виключно як знак доброї волі та без будь-яких завірень і гарантій. Якщо Ви читаєте Стратегію («Одержувач»), це означає, що ви згодні з застереженнями і відмовами від відповідальності, що стосуються її використання, викладеними у цьому документі, в іншому випадку Ви не можете бути користувачем даного документу.

З урахуванням характеру виконаної у Проекті роботи, при її виконанні використовувались професійні судження і визначався рівень істотності для цілей проведення процедур і підготовки Стратегії, що означає, що у Звіті можуть бути описані питання, які могли б бути інакше оцінені третіми особами. ЕУ і USAID СЕР не гарантують того, що наведена тут інформація є достатньою для цілей Одержувача або відповідає цілям Одержувача.

Стратегія за жодних обставин умов не може замінювати собою інші дослідження та заходи, які Одержувач може (або повинен) здійснити для одержання інформації, яка його цікавить.

ЕУ та USAID СЕР не несуть відповідальності перед Одержувачем чи то у зв'язку з порушенням договірних зобов'язань або деліктом, чи то на підставі закону або на іншій підставі (включаючи необережність) у

зв'язку зі Стратегією, причому Одержувач не вправі подавати позови, уживати процесуальних дій або висувати претензії проти ЕУ, якщо такі позови, процесуальні дії або претензії будь-яким чином пов'язані з використанням стратегії або прийняттям будь-яких рішень на підставі Стратегії.

Одержувач погоджується з тим, що ні ЕУ, ні USAID СЕР не несуть жодної відповідальності (включаючи, зокрема, відповідальність за збитки) перед Одержувачем, а також будь-яким із його представників, афілійованих осіб, агентів і замовників у зв'язку з використанням Стратегії одержувачем.

З урахуванням вищенаведеного, Одержувач не покладатиметься на Стратегію, що надається ЕУ, не робитиме будь-яких висновків і не прийматиме будь-яких рішень тільки на підставі Стратегії з метою виконання своїх професійних або ділових зобов'язань, а також не заявлятиме, що він це зробив. Одержувач використовуватиме Стратегію виключно на свій страх і ризик, причому ЕУ не бере на себе жодної відповідальності за будь-які збитки, що можуть бути понесені у зв'язку з використанням Стратегії. Одержувач не вправі висувати претензії стосовно якості Стратегії. Ми відмовляємося від відповідальності за будь-які наслідки, якщо будь-яка третя особа покладатиметься на Стратегію.

Всі кількісні дані, представлені в цьому і інших документах, що складають всю Стратегію, були отримані з даних, доступних у відкритому доступі або безпосередньо ЕУ, її субпідрядникам і глобальній мережі фірм ЕУ, і не були незалежно перевірені ЕУ, USAID СЕР і / або будь-якими з їх афілійованих осіб.

Цей документ підготовлений станом на 29 січня 2021 року. Після цієї дати ніяких додаткових поправок до кількісних даних або рекомендацій в нього внесено не було.

Цей документ є перекладом з англійської мови документу «Section 2.1: Transport Infrastructure». Для усунення будь-яких розбіжностей або сумнівів, основним є документ англійською.

Застереження

Визначення та скорочення (1/3)

Назви

GE	General Electric
УЧ	Уряд Чорногорії
УУ	Уряд України

Періоди

9мХХ	30 вересня 20ХХ
FYXX	Фінансовий рік, що закінчився 31 грудня 20ХХ
Історичний період	ФР13, ФР14, ФР15, 9м15 та 9м16
СічХХ	31 січня 20ХХ
Q1XX	Перший квартал ХХ

Організації

МРА	Міжнародна рада аеропортів
КМУ	Кабінет Міністрів України
ЄІБ	Європейський інвестиційний банк
ЄБА	Європейська Бізнес Асоціація
ЄБРР	Європейський банк реконструкції та розвитку
ЄОМП	Європейська організація морських портів
ЄС	Європейський Союз
ФРУ	Федерація роботодавців України
FIDIC	Міжнародна федерація інженерів-консультантів

ФРТУ

Федерація роботодавців транспорту України

МАПТ

Міжнародна асоціація повітряного транспорту

МАПГ

Міжнародна асоціація портів та гаваней

МОЦА

Міжнародна організація цивільної авіації

МФО

Міжнародна фінансова організація

ІМО

Міжнародна морська організація

Мінінфраструктури

Міністерство інфраструктури України

ОЕСР

Організація економічного співробітництва та розвитку

Державіаслужба

Державна авіаційна служба України

ДМСУ

Державна міграційна служба України

МСГТ

Міжнародний союз громадського транспорту

ВПС

Всесвітній поштовий союз

АМПУ

Адміністрації морських портів України

ВЕФ

Всесвітній економічний форум

СБ

Світовий Банк

Інфраструктура

ПНПН

Постачальник повітряно-навігаційних послуг

МТП

Морський торговельний порт

КТ

контейнерний термінал

ТОК

технічне обслуговування кранів

ММТВ

мультимодальний транспортний вузол

Ро-ро

Ролл-он – Ролл-офф

Визначення та скорочення (2/3)

ТЛК	транспортно-логістичний кластер	CN¥	китайський юань женьмінбі
СУП	система управління перевезеннями	FTE	еквівалент повної зайнятості
Аеропорти		га	гектар
BEG	Міжнародний аеропорт "Нікола Тесла Белград"	км	кілометр
CWC	Міжнародний аеропорт "Чернівці" імені Леоніда Каденюка	млн	мільйон
DNK	Міжнародний аеропорт "Дніпропетровськ"	м²	квадратний метр
IEV	Міжнародний аеропорт "Київ" імені Ігоря Сікорського (Жуляни)	мм	міліметр
IFO	Міжнародний аеропорт "Івано-Франківськ"	PAX	passengers approximately
KBP	Міжнародний аеропорт "Бориспіль"	кв.	квадратний
KHE	Міжнародний аеропорт "Херсон"	т	тонна
HRK	Міжнародний аеропорт "Харків"	TEU	двадцятифутовий еквівалент
LWO	Міжнародний аеропорт "Львів" імені Данила Галицького	тис	тисяча
ODS	Міжнародний аеропорт "Одеса"	грн	українська гривня
OZH	Міжнародний аеропорт "Запоріжжя"	дол. США	долар США
RWN	Міжнародний аеропорт "Рівне"	чв.	чверть
SOF	Міжнародний аеропорт "Софія"	Інше	
TGD	Аеропорт "Подгориця"	УЕО	уповноважений економічний оператор
TIV	Аеропорт "Тиват"	ARRRA	Регіон Антверпен-Роттердам-Рейн-Пур
ZAEZ	Економічна зона аеропорту "Чженчжоу"	CapEx	Капітальні витрати
Одиниці		СТЗ	середньорічний темп зростання
млрд	Мільярд	ЦСЄ	Центральна та Східна Європа
		COVID	Коронавірусна хвороба

Визначення та скорочення (3/3)

ЦЗЄ	Центральна та Західна Європа	OPRC	Довгостроковий контракт з утримання автомобільних доріг
DWT	повна вантажопідйомність	ДПП	державно-приватне партнерство
ДСТУ	Державний стандарт України	ПСО	покладення спеціальних обов'язків
EBITDA	доходи до виплати відсотків, податків, зносу та амортизації	НДР	Наука та дослідження
напр.	наприклад	ШІ	Штучний інтелект
СЄАП	Спільний європейський авіаційний простір	ДФ	Дорожній фонд
EMIS	Emerging Markets Information Service	ПдА	Південна Америка
ЕМ	електромобіль	СРП	Стандарти та рекомендовані практики
ПІІ	прямі іноземні інвестиції	ДП	державне підприємство
ТЕО	техніко-економічне обґрунтування	УРСР	Українська Радянська Соціалістична Республіка
ІКС	Індекс конкурентоспроможності	УЗ	Укрзалізниця
ВВП	Валовий внутрішній продукт	УЗШВК	Українська залізнична швидкісна компанія
вкл.	включаючи	Держстат	Державна служба статистики України
ППП	Первинна публічна пропозиція	УЦТЛ	Український Центр Транспортної Логістики
АТ	акціонерне товариство		
СП	спільне підприємство		
КПЕ	Ключові показники ефективності		
БП	Бюджетні перевізники		
ТОВ	товариство з обмеженою відповідальністю		
ІЕЛ	Індекс ефективності логістики		
ПнА	Північна Америка		
ЧП	чистий прибуток		

Розділ 2.3

Транспортна інфраструктура



ЗМІСТ

	с.
РОЗДІЛ 2.1 – ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА	6
Резюме	8
2.1.1. Вступ	13
2.1.2. Виключені сектори	21
2.1.3. Порти	31
2.1.4. Залізниці	44
2.1.5. Аеропорти	53
2.1.6. Дороги	62
2.1.7. Висновки	70



Резюме

Резюме: Вступ

Якщо енергетика це життєдайна сила, кров економіки, то транспортна інфраструктура - це, безперечно, поєднання її функціональних систем: хребта, артерій тощо. Наріжний камінь «тріади критичної інфраструктури», транспортна інфраструктура поділяє з енергетичною та цифровою інфраструктурами ключову характеристику: вона є одночасно потенційною метою для ПІІ та критичною рушійною силою для майже всіх інших галузей.

Незважаючи на загальноприйняті уявлення, глобальна транспортна галузь розвивалася не так стрімко, як можна було б припустити з урахуванням темпу світового технологічного зростання. Частково, причиною є необхідність масового прийняття будь-яких технологічних революцій, та очікувано високі інвестиційні витрати, необхідні для впровадження нових засобів та видів транспорту. При цьому, на сектор впливають ті самі тренди, що керують глобальним розвитком: сталий розвиток та діджиталізація. 2020 рік додав новий тренд: необхідність адаптації до реалій COVID-19, який в більш широкому плані можна визначити як адаптивну стійкість. Усі три тренди належним чином перебувають під впливом триваючої урбанізації, що представляє низку нових викликів для транспортної інфраструктури:

- Очікується, що у 2050 році населення міст у світі становитиме 70% світового населення, що призведе до розвитку як міських, так і міжміських перевезень та пов'язаної з ними інфраструктури
- Подорожі країнами, де дані та гроші перетинають кордони та задіяно багато компаній, будуть доступні користувачам через єдиний інтерфейс у їхньому смартфоні та створюватимуть нові правила гри для існуючого транспортного парку
- Більш суворі граничні норми викидів. Нещодавно ЄС оголосив про свій Європейський "зелений курс", одним із заходів якого є застосування податків на паливо до авіаційної промисловості, що може призвести до зниження конкурентоспроможності повітряних перевезень порівняно з іншими видами транспорту.

- Широке використання електричних та автономних транспортних засобів потребуватиме додаткової інфраструктури, що зумовлює потребу у переорієнтації та розширенні існуючих активів (тобто, зарядні станції для електромобілів або пункти для автономного транспорту на автостоянках)
- Розгортання інструментів видимості ланцюжка поставок, що забезпечують прозорість обмежень потужності для постачальників першого, другого та третього рівнів, знову реформуючи існуючу інфраструктуру
- Переформатування існуючих логістичних маршрутів, щоб забезпечити довгострокову адаптивну стійкість до логістичних шоків пандемічного типу
- Переоцінка інвестиційних ризиків, структури транзакцій та перегляд існуючих операційних моделей у цьому секторі

Україна успадкувала від колишнього Радянського Союзу розгалужені автомобільні та залізничні мережі, великі потужності морських та річкових портів, а також аеропорти майже в кожному регіоні. Ця спадщина в основному була розтрачена через відсутність системних інвестицій протягом десятиліть, що призвело до значного погіршення інфраструктури.

Поки темпи відновлення інфраструктури набирали сили за останнє десятиліття, дорогоцінний час було втрачено. Таким чином, хоча глобальний сектор, як правило, добре позиціонується для того, щоб відповідати останнім тенденціям діджиталізації, сталому розвитку та переформатуванню після COVID-19, ключовими пріоритетами України все ще залишаються відновлення застарілої стратегічної інфраструктури, розблокування вузьких місць та покращення швидкості та якості послуг для економічних розвитку.

В рамках нашого аналізу ми надаємо короткий огляд ключових підгалузей: портів, залізниць, аеропортів, доріг, транспортного парку та поштових послуг:

Резюме: Вступ

Транспортний парк представлений кораблями, рухомих складом, важкими транспортними засобами, літаками та громадським транспортом. Зазвичай він фінансується за рахунок боргових інструментів, а не за рахунок власного капіталу, що також стосується останнього оновлення громадського транспорту муніципалітетами за рахунок фінансування МФУ або державних банків. Однак програми модернізації транспортного парку можуть сприяти надходженню ПІІ в високотехнологічне виробництво.

В межах **Поштових послуг**, Укрпошта є найбільшою компанією без виявленого потенціалу для ПІІ. Інші сегменти доставки, а також склади, в основному контролюються українськими компаніями, де ми не знайшли значного потенціалу для розвитку.

Порти представлені 18 морськими портами (в т.ч. 5 Кримськими) та понад 90 стивідорними компаніями. Незалежно від обмежень, накладених COVID-19, обсяги перевалки продовжують зростати кілька років поспіль. Держава все ще контролює десяток державних стивідорних компаній, які втрачають свою частку ринку. Приватні морські термінали є привабливими бізнес-цільями для іноземних інвесторів, які тепер також можуть розглянути питання будівництва річкових терміналів.

Залізниця представлена розгалуженою, але застарілою мережею інфраструктури, яка потребує технічного обслуговування та/або реконструкції в коротко- та середньостроковій перспективі. Оскільки державна компанія АТ «Укрзалізниця» має монополію на пасажирські та вантажні перевезення, підгалузь стагнує як через неефективне регулювання, так і через відсутність локомотивів.

Аеропорти представлені 13 - муніципальною власністю, 5 - приватною, 2 - державними компаніями, і лише 20% з них не потребують капітального ремонту існуючої інфраструктури. Тим не менше, за останні 5 років обсяг перевезень в аеропортах України подвоївся, але обмеження, накладені COVID, разом із відсутністю державної підтримки підірвали потенціал підгалузі в короткостроковій перспективі.

Дороги представлені 169 000 км місцевої та національної мережі доріг, з яких 90%+ потребують реабілітації. Держава створила спеціальний фонд реконструкції доріг і зосередила увагу на відновленні доріг як одному з ключових пріоритетів. Однак цих зусиль все ще недостатньо для покриття існуючої потреби в інвестиціях.

На наступних сторінках ми обговорюємо, що можна зробити для вирішення вищезазначених проблем, ніші, які виглядають найбільш перспективними для ПІІ, та бар'єри, що перешкоджають повному розкриттю потенціалу конкретних підгалузей. Протягом цього аналізу дві загальні тенденції/рішення формуються як найбільш актуальні для існуючого стану України – **Мультимодальність**. **Контейнеризація** та **Кластеризація**.

Саме остання, що визначається як концентрований розвиток виробничих потужностей навколо активів транспортної інфраструктури з метою економії на транспортних та логістичних витратах, є найкращим вибором для залучення ПІІ в коротко- та середньостроковій перспективі, на наш погляд. Доведено, що цей підхід у всьому світі є високоефективним як для зусиль ПІІ в основному секторі, так і для активації допоміжних секторів та розвитку МСП навколо цих кластерів.

Резюме: Фактори привабливості та напрямки розвитку



Резюме: Прогалини, бар'єри та можливості

На основі нашого аналізу ми
визначили такі

КЛЮЧОВІ ПРОГАЛИНИ

Юридичні бар'єри: 

Ринкові прогалини:

- ▶ Застаріле корпоративне управління та перехресне субсидування бізнес-моделей державних підприємств впливають на ринкове середовище та обмежують потенціал ПІІ.
- ▶ Недостатність фінансування загальної інфраструктури стримує розвиток приватних проєктів, що від неї залежить
- ▶ Відсутність прозорого регулювання тарифів для державних монополій у секторі впливає на приватних гравців та обмежує потенціал ПІІ.

що обмежують потенційну
привабливість сектору
інфраструктури для інвесторів



Тим не менше, прогалини та
бар'єри можуть бути ефективно
зменшені, **завдяки наступним**

КЛЮЧОВИМ СТИМУЛАМ

- ▶ Затягування з прийняттям нового Закону про залізничний транспорт, який повинен ініціювати лібералізацію ринків
- ▶ Відсутність довгострокових бюджетних зобов'язань для проєктів ДПП на основі платежів за експлуатаційну готовність
- ▶ Неєфективна процедура викупу земельних ділянок та передачі земель водного фонду, що використовуються для будівництва транспортної інфраструктури
- ▶ Відсутність механізму компенсації приватних інвестицій в об'єкти державної інфраструктури



2.1.1. Вступ



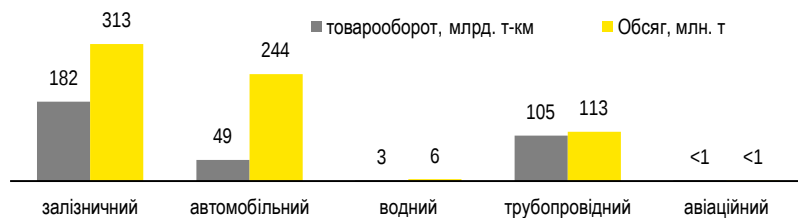
2.1.1. Вступ

Сектор транспортної інфраструктури України включає такі підгалузі: порти, залізниці, аеропорти, дороги, доставку та транспортний парк

Підгалузі сектору транспортної інфраструктури



Вантажообіг та обсяги перевезень за видами транспорту, 2019



Основні факти на 2019 рік

Водна інфраструктура

- ▶ 13 морських та 16 річкових портів та терміналів;
- ▶ 2 241 км внутрішніх водних шляхів;

Залізнична інфраструктура

- ▶ 19 787 км діючої залізничної мережі в Україні;
- ▶ 1 402 залізничних станцій;

Повітряна інфраструктура

- ▶ 20 аеропортів та аеродромів, що забезпечують комерційні польоти;

Управління дорогами

- ▶ 52,0 тис. км та 117,6 тис. км доріг державного та місцевого значення;

Служби доставки

- ▶ Більше 11 тис. об'єктів поштової служби;
- ▶ 100% покриття поштовими послугами;

Транспортний парк

- ▶ 112,6 км ліній метро, 88 станцій метро в 3 містах;
- ▶ 194 тис. залізничних вагонів, понад 3 тис. локомотивів.

Пасажирообіг та обсяги перевезень за видами транспорту, 2019



Джерело: Держстат.

(*) Розраховано, як загальна кількість пасажирів перевезених: трамваєм, тролейбусом та метрополітеном.

Підгалузі Логістики та Транспортного парку не розглядаються детально в рамках галузевого аналізу, оскільки ми не бачимо чіткого потенціалу ПІІ для них в Україні. Детальніше про наші обґрунтування щодо виключення з аналізу див. на сторінках 13-22.

2.1.1. Вступ

Світові тенденції зумовлені цифровізацією, стійкістю та реагуванням на COVID-19. Україна відстає і повинна завершити попередні кроки



Розвиток технологій

Технологічна революція вплинула майже на усі аспекти інфраструктури. Нові технології стануть важливою частиною вирішення проблем світової інфраструктури.

1 Мобільність у смартфонах

Подорож через різні країни, де дані та гроші перетинають кордони та задіяні різні компанії, буде доступна користувачам через єдиний інтерфейс у їх смартфоні, що створить нові правила гри для існуючого транспорту

2 Рішення на основі роботів

Більш широке використання автономних транспортних засобів та механізмів зі зменшенням людського фактору потребуватиме додаткових об'єктів інфраструктури

3 Дистанційне керування вантажем

Розгортання інструментів відслідковування ланцюга поставок, що забезпечують прозорість обмежень пропускної спроможності постачальників першого, другого та третього рівня, переформуючи існуючу інфраструктуру



Надійність та стійкість

Хоча криза через COVID нещодавно була в центрі світової уваги, наслідки зміни клімату та урбанізації продовжують посилюватися і створюють значні виклики, на які урядам та інфраструктурному співтовариству потрібно буде відповісти.

1 Урбанізація

Очікується, що у 2050 році загальне населення міст становитиме 70% світового населення, що призведе до розвитку як міських, так і міжміських перевезень та відповідної інфраструктури

2 Більш жорсткі цілі викидів

ЄС нещодавно оголосив про свій Європейський зелений курс, одним із розглянутих заходів є: застосування податків на паливо для авіаційної промисловості, що може призвести до зниження конкурентоспроможності повітряних перевезень порівняно з іншими видами транспорту

3 Нова інфраструктура електромобілів

Існуюча інфраструктура, як автостоянки, буде перепрофільована на зарядні станції для електромобілів або точки стоянки для автономних транспортних засобів



Переформування після COVID-19

Локдаун спричинив падіння раніше стабільних доходів та кинув виклик поточному функціонуванню моделі сектору.

1 Віддалена робота

Віддалена робота призведе до постійної зміни режиму роботи з подальшим впливом на транспортну інфраструктуру, головним чином у розвинутих країнах з високою мобільністю персоналу

2 Локалізація

Спалах вірусу виявив крихкість ланцюгів поставок та залежність Заходу від азіатського виробництва, оскільки компаніям довелося швидко шукати вторинних постачальників, що призвело до перебудови існуючих логістичних маршрутів

3 Переоцінка ризиків для проєктів ДПП

Криза COVID, ймовірно, спричинить переоцінку інвестиційних ризиків та стрес-тестування, а також збільшення попиту на послуги з прогнозування, поряд із переходом до більш консервативних структур проєктів ДПП та розподілу ризиків

2.1.1. Вступ

Загальновідомі тенденції досі актуальні для України.
Мультимодальність та контейнеризація

Контейнеризація

Перевезення вантажів у контейнерах дозволить мінімізувати затори, скоротити час доставки та зменшити втрати

Потреба в контейнеризації

90% загального вантажу може бути відвантажено в контейнерах. Такі товари, як солод, добрива, брукт, які є ключовими вантажами, потребують збільшення частки контейнерних перевезень.

Зростання міжнародної торгівлі

Сплеск міжміських перевезень, спричинений зростаючим попитом на товари в країнах, що розвиваються, стимулює контейнеризацію для забезпечення більш швидкої та безпечної обробки з меншими витратами

ЄС

- ▶ Європа має розвинений ринок контейнерних перевезень з контейнеризацією на рівні 45%;
- ▶ У Європі працює понад 200 контейнерних терміналів. Більше того, розвивається будівництво мультимодальних контейнерних терміналів, наприклад, Мультимодальний термінал Дуйсбург;
- ▶ 400+ регулярних сполучень та 30 млн TEU залізничних вантажних перевезень;

Білорусь

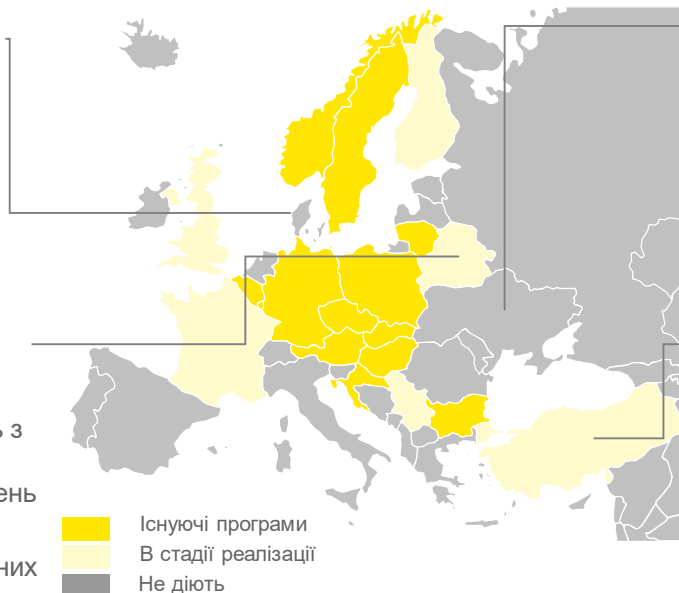
- ▶ Більшість контейнерних терміналів будувались з 2000 по 2015 рік. За цей період кількість контейнерних перевезень зросла в 7 разів. Рівень контейнеризації досяг 15%;
- ▶ У країні 9 контейнерних терміналів, 12 регулярних сполучень з річним обсягом перевезень залізничним транспортом 0,38 млн TEU;



Мультимодальність та контейнеризація

Розвиток контейнеризації та мультимодальності в Україні стимулюється недоліками регулювання, відсутністю державної підтримки та недостатньо розвинутою інфраструктурою

Програми фінансування мультимодальних перевезень ЄС станом на вересень 2020 року



Джерело: транспортні консультанти BSL

Мультимодальність

Перевезення вантажів різними видами транспорту для оптимізації маршруту та загальних витрат

Перехід до мультимодальних перевезень

Мультимодальні перевезення вантажів зростуть майже на 150% між 2019 та 2029 р. Ключовими рушіями зростання є торгові відносини між Європою та Китаєм, контейнеризація та автоматизація

Комерційна ефективність

Мультимодальність сприяє перевезенню вантажів «від дверей до дверей», полегшує та скорочує процедури виставлення рахунків, створює основу для впорядкування, відстеження вантажів та розробки TMS

Україна

- ▶ Контейнерні перевезення в Україні перебувають на ранній стадії розвитку;
- ▶ Рівень контейнеризації в Україні залишається низьким - 2% з 7 терміналами;
- ▶ Водночас обсяг залізничних перевезень становить 0,13 млн TEU з 9 регулярними сполученнями;

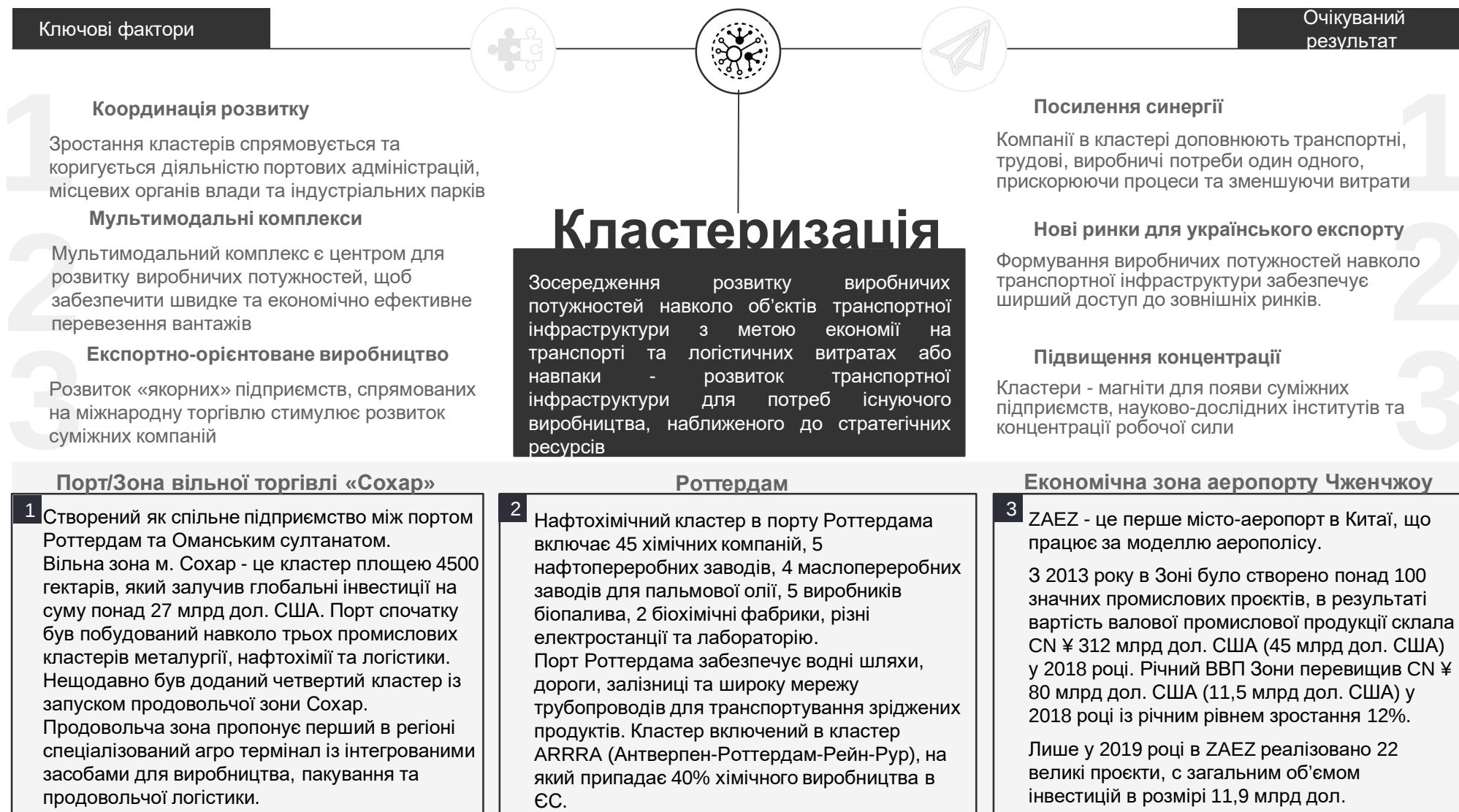
Туреччина

- ▶ У 2019 році в портах Туреччини було оброблено 11,6 млн контейнерів TEU та 484 млн т вантажу;
- ▶ Є 20 контейнерних терміналів;
- ▶ Ступінь контейнеризації вантажів у 2019 році дорівнював 10%.

Джерело: EMIS, розрахунки та аналіз EY

2.1.1. Вступ

Загальновідомі тенденції досі актуальні для України. Кластеризація



2.1.1. Вступ

Відомі тенденції, що досі актуальні для України. Пасажирська орієнтація

Ключові драйвери



Очікуваний результат

1

Інклюзивність та комфорт

Зростання пасажирообігу в усьому світі створює стимул для запровадження більш зручних та комфортних умов на транспортних станціях

Нові послуги

Транспортні станції пропонують нові послуги у сфері нерухомості для максимізації своїх доходів. До таких, належать: паркування, реклама, оренда, роздрібна торгівля.

2

Моделі громадських хабів

Глобальне просування моделей хабів, де пасажирів змінюють транспортні засоби та/або види транспорту

3

Орієнтація на пасажирів

У розвинених країнах інфраструктура пасажирських перевезень включає сучасні громадські зони, торгові зони, зали очікування які надають послуги вищої якості та високої комерціалізації нерухомості



Цифровізація послуг

Інтеграція IT-рішень в інфраструктуру спростить перевезення та зменшить навантаження на станції



Реконструкція інфраструктури

Реконструкція пострадянських об'єктів для надання сучасних послуг та регіонального економічного розвитку



Збільшення мобільності

Зробить більш вільним міжрегіональний економічний зв'язок та рух робочої сили

Зручності

1

Спочатку комфорт

Міжнародні залізничні вокзали та оператори аеропортів докладають зусиль у сприянні комфорту:

Відкриття магазинів, спортивних майданчиків, пунктів надання медичної допомоги та проведення культурних заходів на території Gare du Nord (Франція) після оновлення (до 2024 року)

Побудований торговий центр в терміналі міжнародного аеропорту в Шарм-Ель-Шейху

Будівництво нових залів очікування, ліфтів, ресторанів та довідкових служб на території Варшави Центральної.

Послуги майбутнього

2

Інтернет речей та розумні рішення будуть проникати на транспортну інфраструктуру

- **Розумні квитки**
Система квитків, підключена до програми для полегшення точного розрахунку тарифів;
- **Віртуальна довідка/інформаційні кіоски**
Надання інтерактивних цілодобових пунктів довідки;
- **Роботи з безпеки та обслуговування споживачів**
ШІ для виявлення та запобігання злочинній діяльності та надання допомоги хворим та пораненим;
- **Управління транзитними операціями аналізу даних**
ШІ для планування руху поїздів та маршруту;

Безшовне з'єднання

3

Залізнична станція Сурат перетвориться на мультимодальний транспортний вузол

Індія впроваджує інноваційні проекти для розвитку інфраструктури. Нещодавній проект передбачає поєднання модернізованого залізничного вокзалу, автовокзалу, автостоянок, модульного залу для пасажирів, торгових площ в аеропорту, торгових та комерційних офісних приміщень. Міністерством залізниць Індії та приватними інвесторами в рамках своєї політики відновлення залізничних станцій за моделлю державно-приватного партнерства буде збудовано мультимодальний логістичний хаб площею понад 3,4 км².

2.1.1. Вступ

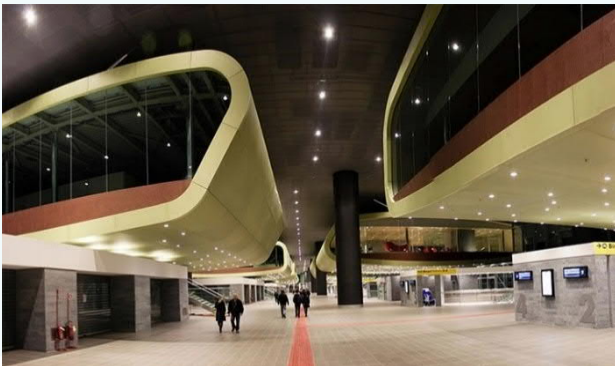
Приклади реконструкцій залізничних станцій для забезпечення орієнтованості на пасажирів

Спочатку - комфорт

1

Рома Тібуртіна, Італія

Станція є транзитним вузлом з інтенсивним рухом, це друга залізнична станція за обсягом перевезень в Італії.



У 2011 році, після трьох років роботи, станція була повністю відремонтована в рамках проекту Трансевропейської транспортної мережі

Основні характеристики:

- ▶ Збільшена мобільність за рахунок наявності 29 ескалаторів та 52 ліфтів;
- ▶ Більша ізоляція від шуму та вібрації, що створюються проїжджаючими поїздами;
- ▶ Торговий центр, офіси, паркувальні місця (додано 100 000 паркувальних місць).

2

Вокзал Познань Гловни, Польща

Станція розташована в п'ятому за величиною місті Польщі, приблизно в 200 милях на захід від Варшави.



У 2012-2013 рр. «Польські Державні Залізниці» добудувала нову будівлю вокзалу разом із торговим центром.

Основні характеристики:

- ▶ 58 000 м² орендної площі, 230 магазинів та 35 барів, ресторанів та кафе.
- ▶ Нові зони продажу квитків та очікування, що забезпечують відчуття місця, безпеки та безпеки для окремих людей;
- ▶ Нова конструкція дороги біля вокзалу, що включає три кілометри велосипедних доріжок.

3

Залізничний вокзал у Сопоті, Польща

Станція розташована в невеликому містечку (приблизно 40 000 жителів) на балтійському узбережжі Польщі.



У 2013-2015 рр. міська рада з приватним партнером брала участь у розробці плану станції.

Основні характеристики:

- ▶ Новий готель і комплекс комерційних та сервісних центрів;
- ▶ Набережна з численними кафе та місцями відпочинку;
- ▶ Підземна автостоянка на 240 транспортних засобів.

2.1.1. Вступ

Історичні ПІІ в інфраструктурному секторі

Залучено ПІІ, 2015-2020 рр.



“Економічне зростання у світі відбувається переважно за рахунок інновацій, а українці готові ставати першопрохідцями, українці вміють дивитися в майбутнє і розуміти потреби завтрашнього дня. Українці дуже талановиті, працьовиті, сміливі, амбітні, креативні, й це саме те, що потрібно вашим інвестиціям”

Володимир Зеленський
Президент України

“GE пишається тим, що є надійним партнером, оскільки Україна рухається вперед щодо модернізації інфраструктури для прискорення зростання та поліпшення життя свого народу. Ми раді бачити постійний прогрес, досягнутий урядом України у покращенні інвестиційного клімату та простоти ведення бізнесу в країні”

Алекс Димитріф
Старший віце-президент, GE

Залучено ПІІ, 2015-2019 рр.

490 млн дол. США

Задекларовано ПІІ

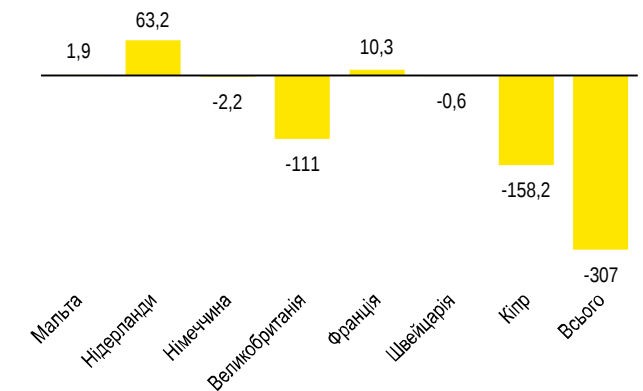
110 млн дол. США

Джерело: Ukraineinvest

Примітка: Очікується, затвердження від Ukraineinvest

Протягом останніх 5 років обсяг повернення інвестицій переважав над новими іноземними інвестиціями з боку основних країн інвесторів.

Чиста зміна ПІІ за країнами 2014-2019, млн дол. США



Джерело: Держстат

2.1.2. Виключені сектори



2.1.2. Виключені сектори

Найбільша поштова компанія в Україні активно розвивається та не планує залучати будь-які форми приватного капіталу

Причини відсутності аналізу підсектору

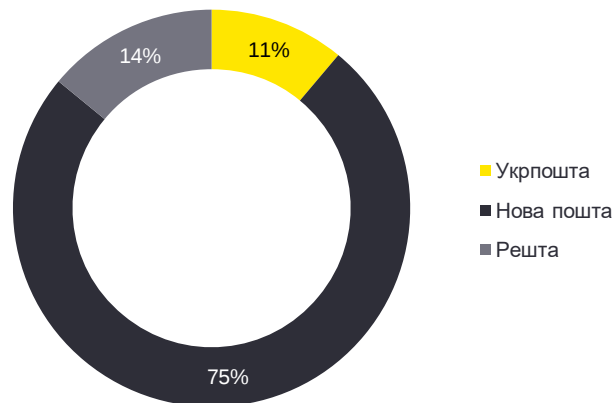


Відсутність державних активів для приватизації

Відсутність великих іноземних інвестицій в секторі

Залучення ППІ в сектор малоймовірне в короткостроковій перспективі

Частка локального ринку посилок 2019



Домінування місцевих компаній

Близько 86% загального попиту на поштовому ринку покривають місцеві гравці: «Нова пошта» (приватна) та «Укрпошта» (державна).

АТ «Укрпошта»

7,7 млрд грн

Дохід у 2019 р.

Національний поштовий оператор

АТ «Укрпошта» є державним постачальником універсальних поштових послуг та одним з лідерів на поштовому ринку України. Вона щорічно здійснює понад 200 мільйонів доставок. Загальнодержавна мережа філій Укрпошта складається з понад 10 000 постійних поштових відділень та приблизно 1 000 мобільних відділень, завдяки чому вона представлена у всіх населених пунктах України.

Як частина Всесвітнього поштового союзу (ВПС), Укрпошта зобов'язана виступати кур'єром останньої милі у міжнародній доставці. Крім того, накладені державою зобов'язання з надання державних послуг (ПСО) вимагають від Укрпошти доставки державної та цивільної кореспонденції, пенсій тощо, не враховуючи прибутковість таких операцій.

Потенціал розвитку

У жовтні 2020 року ЄБРР разом з Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) надав кредити у розмірі 63 та 30 млн євро відповідно для модернізації логістичної мережі національного поштового оператора. Укрпошта планує розширити свою інфраструктуру до трьох сортувальних хабів, 20 депо та відповідної IT-інфраструктури.

Банківські амбіції

- ▶ З 2017 року Укрпошта активно намагається стати банком. Основною заявленою причиною є те, що за даними Світового банку, 38% українців не мають доступу до банківської системи.
- ▶ Більшість із цих людей проживає у сільській місцевості, де, крім Укрпошти немає банків, магазинів, аптек та, інколи, дорожньої інфраструктури. Вони є очікуваною "цільовою групою" для запропонованого Поштового банку.
- ▶ Є кілька планів щодо первинного розміщення цінних паперів, але це вимагатиме значної підготовчої роботи та політичної волі.

2.1.2. Виключені сектори

Складський логістичний ринок стабільний, і майбутній попит, ймовірно, покрийть місцеві девелопери в середньостроковій перспективі

Причини відсутності аналізу підсектору

Складська логістика



Низька рентабельність

Обмежений попит у майбутньому

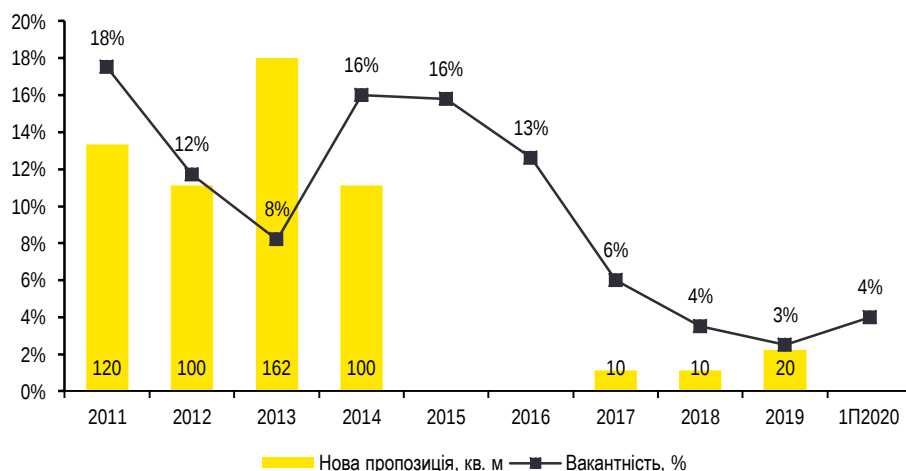
Майбутня пропозиція від місцевих гравців

Загальна інформація

Найбільший обсяг пропозиції на високоякісному ринку складської нерухомості зосереджений поблизу Києва; отже, ми розглядаємо Київську область як показову для України.

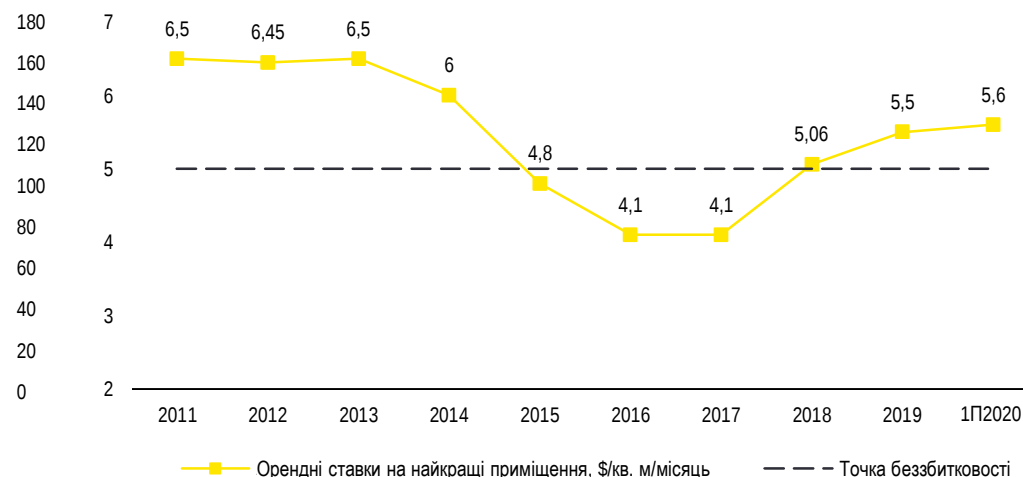
- У I-III кварталах 2020 р. на ринку складської та логістичної нерухомості в Київській області не було нових пропозицій. Тим не менше активність у сфері розвитку активізувалася, з огляду на стабільно низьку вакантність, яка зменшилась до рекордно низьких рівнів до кінця 2019 року, та перспективи розвитку сектору з урахуванням COVID-19.
- Станом на жовтень 2020 року, Cushman & Wakefield прогнозували, що близько 103 000 кв. метрів нового складського приміщення все ще може бути введено в експлуатацію в 4 кварталі 2020 року з додатковими 60 000 кв. метрів до 2021 року, що відповідає річному введенню в експлуатацію до 2015 року та зумовлене відкладеним попитом за останні п'ять років.
- Таким чином, ми вважаємо, що існуючої пропозиції достатньо для покриття прогнозованого попиту, і ми бачимо мало перспектив для залучення іноземних інвесторів в цей підсектор.

За останні п'ять років зростаючий попит випередив нову пропозицію



Джерело: CBRE Україна; аналіз EY

Оскільки рівні оренди були недостатніми для обґрунтування нового розвитку

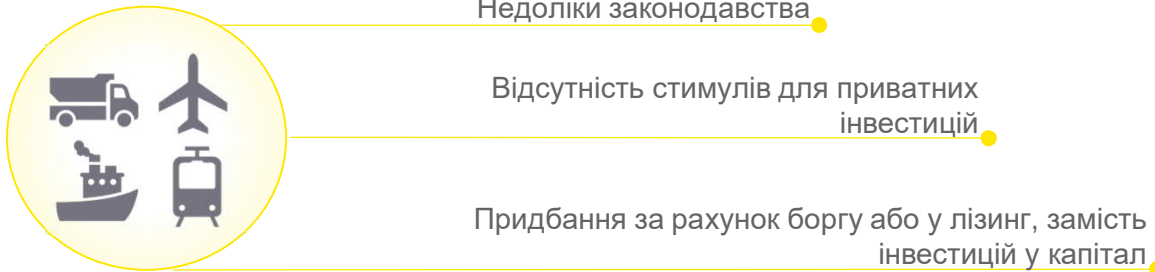


Джерело: CBRE Україна; аналіз EY

2.1.2. Виключені сектори

Очікується зростання парку всіх видів транспорту. Однак, навряд нові транспортні засоби будуть фінансуватися за рахунок ПІІ.

Причини відсутності аналізу підсектору



Громадський транспорт	Вантажний автотранспорт	Локомотиви	Вагонний парк	Морський та річковий флот	Повітряні судна
Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки це переважно муніципальний сектор, де відсутні стимули для приватних інвестицій	Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки воно вже представлене іноземними компаніями.	Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки основний майбутній попит очікується від держави.	Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки основний майбутній попит очікується від держави.	Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки немає стимулів для іноземних інвестицій	Не розглядається як джерело ПІІ, оскільки майбутній попит під сумнівом.
Докладніше на сторінці 16	Докладніше на сторінці 17	Докладніше на сторінці 18	Докладніше на сторінці 19	Докладніше на сторінці 20	Докладніше на сторінці 21

2.1.2. Виключені сектори

Громадський транспорт є переважно комунальним і не є джерелом ПІІ, проте його оновлення може стимулювати ПІІ у машинобудуванні

Українська система автобусних перевезень



Джерело: МІУ

Автовокзали

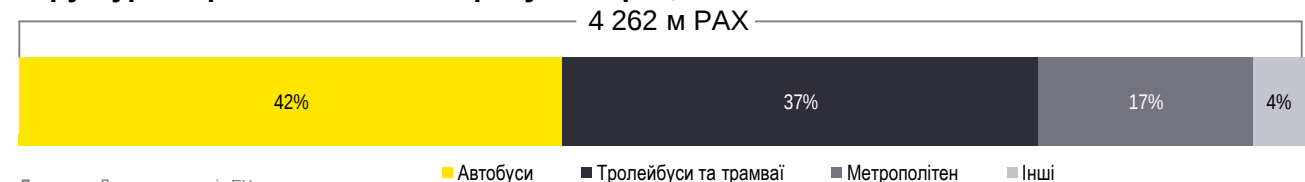
- ▶ В Україні діє 132 оператори, які контролюють близько 500 автовокзалів.
- ▶ Автовокзали в Україні найчастіше є монополіями. Типові джерела їх доходу це комісія з проданих квитків та плата за вхід на територію вокзалу.
- ▶ Додатковий потенціал для автовокзалів полягає у додаткових послугах з нерухомості, які в даний час недостатньо розвинені.
- ▶ Однак потенціал розвитку автовокзалу залежить від того, наскільки сильно зміниться ринок автобусних перевезень.

Громадський транспорт - це транспорт, який, на відміну від приватного транспорту, доступний для використання широкою громадськістю, як правило, працює за розкладом, за встановленими маршрутами та бере плату за кожну поїзду.

Оновлення громадського транспорту:

- ▶ Міста України співпрацюють з МФО щодо громадського транспорту починаючи з 2007 р. У листопаді 2020 р. урядом було затверджено ще одне розпорядження про залучення позики від ЄІБ для українського міського транспорту на суму близько 200 млн євро;
- ▶ В рамках Національної транспортної стратегії до 2030 року МІУ планує повністю замінити весь міський громадський транспорт на електричний і створити для цього відповідну інфраструктуру.

Структура перевезених пасажирів у 2019 році



Джерело: Держстат, аналіз ЕУ

■ Автобуси ■ Тролейбуси та трамваї ■ Метрополітен ■ Інші

Автобуси

Міські перевезення - автобуси є популярним видом міського транспорту який широко представлений в українських містах. Органи місцевого самоврядування відповідають за парк. Іноді також залучаються приватні гравці.

Міжміські перевезення - повністю приватні. Неефективне регулювання призвела до високого рівня нелегальних перевезень (від 30 до 40%) та низької якості парку:

- ▶ Середній вік автобусного парку 16 років;
- ▶ Лише 12% автобусів мають пропускну здатність перевезення більше 20 пасажирів.

Муніципальний електротранспорт

Тролейбуси та трамваї - Загальноновживаний комунальний транспорт, широко представлений в українських містах. За парк відповідають органи місцевого самоврядування. Приватні інвестиції, зазвичай, не залучаються.

Метро - муніципальна система швидкого транспорту, представлена у найбільших українських містах: Києві, Харкові та Дніпрі. Місцеві органи влади відповідають за розширення метро. Приватні інвестиції, зазвичай, не залучаються.

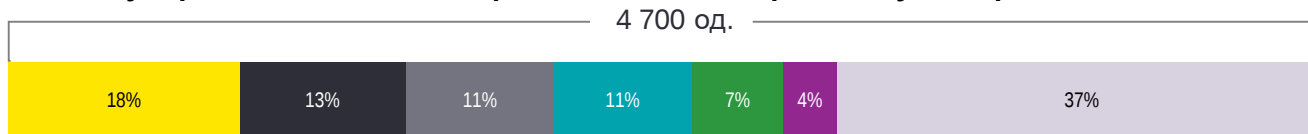
2.1.2. Виключені сектори

Парк вантажівок постійно зростає, але не за рахунок інвестицій в акціонерний капітал

Особливості парку важких вантажівок

- ▶ Комерційний ринок автомобільних вантажних перевезень в Україні повністю приватний і складається з українських та іноземних компаній.
- ▶ За останні 5 років загальний парк вантажних автомобілів постійно збільшується завдяки органічному зростанню вантажообігу та поглинання частки залізничних перевезень.
- ▶ Збільшення парку походить не тільки від закупівлі як нових, так і вживаних транспортних засобів, а й від передачі в оренду існуючого парку іноземних материнських компаній українським дочірнім компаніям.

Найпопулярніші вантажівки в Україні за обсягами продажів у 2019 р.



Джерело: Автоконсалтинг-група

■ MAZ ■ Mercedes-Benz ■ MAN ■ Scania ■ Volvo ■ Kraz ■ Інше

Найбільші логістичні компанії в Україні

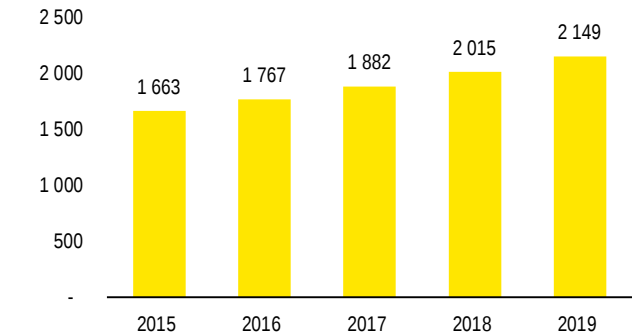
KÜHNLE + NAGEL - Одна з найбільших логістичних компаній у світі, працює в Україні з 1992 р. із 450 співробітниками у 10 локаціях.

DSV LOGISTICS - П'ята за величиною транспортно-логістична компанія у світі. Компанія порівняно нещодавно в Україні - працює з 2013 р.

FM ЛОГІСТИКА - Європейський експерт з дистрибуції, споживчих товарів, косметики та краси, промисловості та охорони здоров'я. Працює в Україні з 1996 р.

RABEN - Європейська компанія з багаторічною історією з 1931 року. Українська філія працює з 2003 року, має 500 співробітників та філії у семи містах.

Парк важких вантажівок в Україні, тис. од.



Джерело: EMIS

Дохід у 2019 році	Країна походження
1 100 млн грн	Швейцарія
900 млн грн	Данія
800 млн грн	Франція
600 млн грн	Нідерланди

2.1.2. Виключені сектори

Парк локомотивів зношений, і УЗ не може самостійно задовольнити інвестиційні потреби. Приватні сторони залучені, але не у формі ПІІ

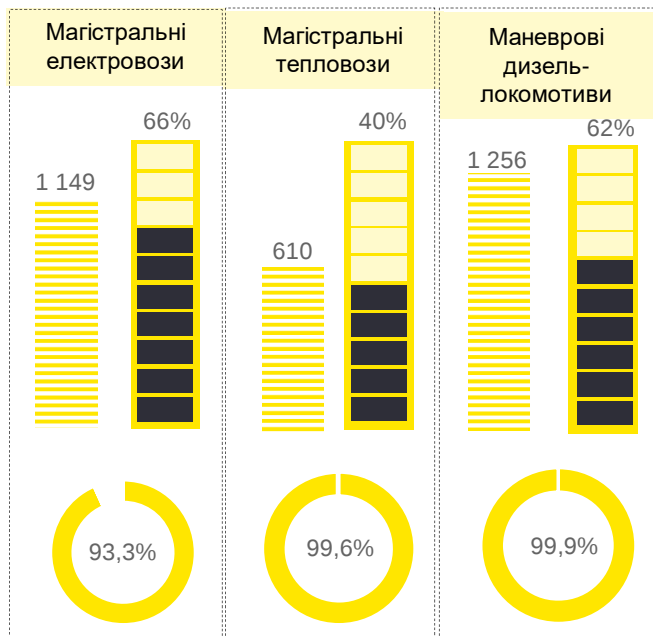
Локомотивний парк УЗ зношений

Середній коефіцієнт зносу локомотивів становить 96,8%, при середньому віці електровозів 40,6 років, та нормативному строку у 30 років.

Через відсутність тяги, період локомотивного обороту збільшується - за останні 5 років він збільшився більш ніж удвічі.

Перспектива того, що УЗ зможе самостійно заповнити недолік тяги, сумнівна. Тому МІУ розглядає можливість залучення приватного сектора на ринок тяги.

Аналіз ЕУ та розрахунки



■ Норма зносу ■ Парк вагонів, од. ■ Частка вагона, що використовується
Джерело: УЗ, Держстат, ЕУ аналіз та розрахунки

Пілотний проєкт приватної тяги та ПІІ

Одним із варіантів подолання інвестиційного дефіциту є пілотний проєкт приватної тяги. Станом на 6 жовтня 2020 року проєкт завершується, вже подали заявку десять учасників (великі місцеві компанії важкої та аграрної промисловості). Однак лише одна повністю відповідала вимогам МІУ. Подальше запровадження приватної тяги має вирішити проблему недостатньої тягової потужності, збільшити швидкість перевезень та обсяги товарообігу. Успіх пілотного проєкту повинен заохотити як приватних гравців, так і УЗ розширити свій локомотивний парк. Однак, враховуючи, що ці компанії є місцевими, а локомотиви та рухомий склад, як правило, орендуються, їх покупці не розглядатимуться для ПІІ.

Локалізація як потенційний фактор стимулювання ПІІ в виробничій промисловості

Хоча нові закупівлі локомотивів самі по собі не будуть розглядатися як ПІІ, вони можуть стати стимулом для ПІІ з локалізації виробництва.

У червні 2020 р. УЗ оголосила про початок вибору виробника електричних локомотивів для оновлення свого парку. Як результат очікується, що він досягне 35% рівня локалізації виробництва іноземних виробників.

Згідно з розрахунками МІУ, така локалізація матиме мультиплікативний ефект для 150 промислових виробничих компаній та суміжних галузей України та української економіки в цілому.

Будь ласка, зверніться за додатковою інформацією до частини "Важке машинобудування"

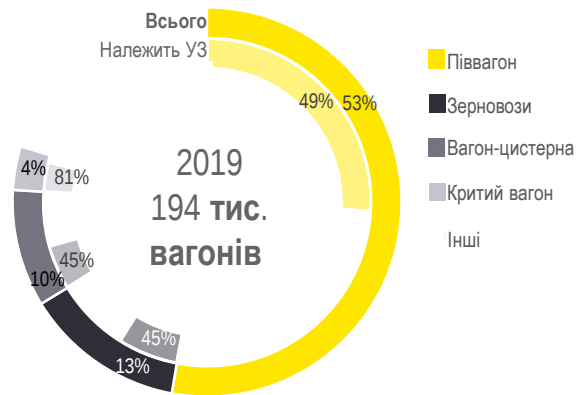
Приблизний графік впровадження приватної тяги



2.1.2. Виключені сектори

Існує ймовірність придбання нового рухомого складу локальними гравцями, яке не буде розглядатися як ПІІ

Структура парку вантажних вагонів станом на 1 листопада 2019



Джерело : Rail.Insider, аналіз та розрахунки ЕУ

Можливість дефіциту штучних вагонів

У жовтні 2020 року МІУ опублікувало для громадського обговорення проект Наказу, який пропонує списання старих вантажних залізничних вагонів.

Згідно з аналізом ФРТУ до 2021 року УЗ очікує списання 7,5 тис. піввагонів, що становить чверть усіх піввагонів, що перебувають у власності УЗ. Очікується, що до 2028 р. сума списання досягне 21 тис. піввагонів та 11 тис. зерновозів.

Підхід до списання вагонів за віком не враховує їх технічний стан і створює можливість для списання старих, але працюючих вагонів.

Основні типи вантажних вагонів та їх технічні характеристики

Тип вагона	Зовнішній вигляд	Вантаж	Особливості	Сер. вік в Україні, р.
Піввагон		Насипні вантажі (руда, вугілля, лісопродукти, тощо)	Без даху. Вантаж не захищений від опадів	18,4
Вагон-хopper (зерновоз)		Зерно та інші сипучі та гранульовані вантажі	З відкритими дверцятами на нижній стороні для скидання вантажу. Вантаж захищений від опадів	22,9
Вагон-цистерна		Рідкий вантаж (нафта, нафтохімія, рідина газ, цемент)	Перевозить вантаж під тиском	31,7
Критий вагон		Посилки, упаковки та різні типи сипучих вантажів	З дахом і бічними дверима. Вантаж захищений від опадів	30,3

Джерело : Rail.Insider, аналіз та розрахунки ЕУ
Примітка : станом на липень 2020 р.

Ключові гравці ринку

Державна компанія:

- УЗ, що експлуатує майже 106 тис. вагонів через дочірню компанію «Український транспортно-логістичний центр» (далі - УТЛЦ). Протягом тривалого періоду часу вагони компанії використовувалися за низькими тарифними ставками та непрозорими схемами. Це призвело до 90% зносу вагонного парку та відсутності інвестицій для його оновлення. Також УЗ має монополію на залізничну тягу, а наявний парк локомотивів не може задовольнити попит.

Приватні компанії:

- Власники вантажів, які в основному представлені великими виробничими компаніями (Ferrepro, ArcelorMittal, Agroprosperis і т.д.) використовують свій залізничний парк в першу чергу для своїх внутрішніх потреб. Таким чином, їх рухомий склад обмежений для ринку.
- Транспортні оператори, які надають логістичні та транспортні послуги (TransGarant, Lemtrans, UkrMetalurgtrans, Crea I UA) для зовнішніх власників вантажів або передають в оренду свій парк вагонів третім особам. Транспортні оператори, а також інші компанії (з парком менше 500 вагонів) є одним з небагатьох джерел нового рухомого складу на ринку вантажних вагонів.

2.1.2. Виключені сектори

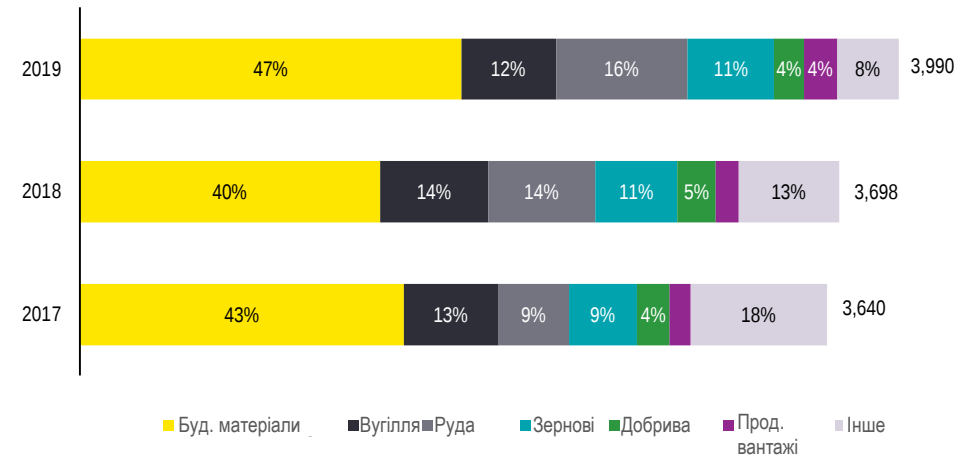
Очікується, що річковий флот буде зростати. Однак нові судна навряд чи будуть фінансуватися за рахунок іноземного капіталу.

Характеристики річкового флоту

Є три категорії гравців на річковому ринку вантажних перевезень:

- ▶ транспортні компанії, які забезпечують транспортні послуги третім особам і мають універсальний флот;
- ▶ виробничі компанії, які експлуатують свій флот для власних потреб;
- ▶ малі судновласники, які в основному здають власні судна в оренду попереднім двом категоріям.

Перевезення вантажів річковим транспортом, тис. тонн



Джерело: Держстат, аналіз та розрахунки ЕУ

Основні власники річкового флоту в Україні

Компанія	Флот в управлінні	Водні шляхи	Вантаж	Спеціалізація, особливості
Українське Дунайське пароплавство	320	Дунай	Руда, вугілля, зернові, метали, будівельні вантажі	Укррічфлот надає транспортні та логістичні послуги для перевезення вантажів третіх осіб. Річковий транспорт забезпечує флот на всій судноплавній ділянці Дунаю від портів Усть-Дунайськ (Україна) до порту Кельхайм (Німеччина) і назад.
Укррічфлот	62	Дніпро та Південний Буг	Руда, вугілля, зерно, метали, будівельний вантаж	Забезпечує транспорт і логістичні послуги з перевезення вантажів третіх осіб. Компанія включає 5 річкових портів: (Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон та Миколаїв) та зерновий елеватор.
Річковий порт Кременчук	20	Дніпро	Будівельні вантажі, метали, вантажні перевезення лісу	Володіє річковим портом. Основними видами діяльності є перевезення вантажів третіх сторін власним флотом, видобування та реалізація річкового піску, виробництво та продаж бетону, судноремонтні роботи.
Нібулон	16	Дніпро та Південний Буг	Зернові та інша СГ продукція	Займається виробництвом сільськогосподарської продукції та її реалізацією. Він має власні річкові термінали: Вітовський, Вознесенський, Градизький, Козацький, Кам'янець-Дніпровський, Кременчук, Переяславський.

Джерело: Державний судовий реєстр, аналіз та розрахунки ЕУ

Примітка: самохідні та несамохідні внутрішні судна, незалежно від валової місткості

2.1.2. Виключені сектори

Парк літаків найбільших гравців ринку добре підтримується і не потребує масової реабілітації.

Особливості авіаційного парку

- ▶ Хоча найбільші українські авіакомпанії планували помірне зростання парку в середньостроковій перспективі, згідно із замовленнями на літаки, ефект COVID-19 ставить під сумнів можливість нових замовлень.
- ▶ Близько 69% від зареєстрованого флоту в Україні не працює через COVID.
- ▶ Флот не зношений і не потребує значних капітальних інвестицій чи заміни найближчим часом, оскільки середній вік літаків, що експлуатуються найбільшими авіакомпаніями України, становить близько 14 років.

Джерело : CH-aviation GmbH, аналіз EY

Фактичний та впорядкований цивільний флот найбільших українських авіакомпаній

Тип	Модель	кількість місць
Регіональний	Embraer 145 	49
Регіональний	ATR 72-600 	72
Вузькофюзеляжний	Airbus A320 	180
Вузькофюзеляжний	Airbus A321 	218
Вузькофюзеляжний	Boeing 737 	188
Вузькофюзеляжний	Embraer 190 	98
Вузькофюзеляжний	Embraer 195 	116
Широкофюзеляжний	Boeing 777 	361
Широкофюзеляжний	Boeing 767 	261

Середній вік флоту найбільшими українськими авіакомпаніями, роки



В експлуатації	У замовленні
-	-
-	-
-	-
-	-
27	3
5	-
2	-
1	-
4	-
39	3



В експлуатації	У замовленні	В експлуатації	У замовленні
6	-	-	-
4	-	-	-
1	1	-	-
4	-	-	-
-	-	11	9
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
15	1	11	9

2.1.3. Порти



2.1.3. Порти

Вигідне географічне розташування на перетині торгових та транспортних шляхів є стратегічною перевагою морської портової галузі в Україні



18 портів (в т.ч. 5 на території тимчасово неконтрольованих територій Криму)



Більше 90 стивідорних компаній



Можливість прийому великих суден

Найбільшими морськими портами України сьогодні є Південний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на які припадає близько 80% загальної потужності. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, що дозволяють обслуговувати великотоннажні морські судна.

Фронт швартування та територія портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі вантажників різних типів та інші одиниці портового обладнання. Порти мають понад 330 тис. м² критих складів і більше 2,5 млн м² відкритих площадок для зберігання.



2.1.3. Порти

Очікується, що зростання глобального попиту на сировину збільшить обсяги перевалки. Додатковий потенціал мають каботаж та транзит

Зниження частки ДП у перевалці

Конкуренція між державними та приватними компаніями щодо перевалки вантажів свідчить про більшу ефективність останніх. Частка державних стивідорних компаній у перевантаженні вантажів за останні 7 років зменшилася майже вдвічі. Хоча держава все ще контролює більше п'ятої частини обсягів перевалки, вони втрачають частку ринку, і цю нішу займають приватні компанії. Це створює можливості приватизації та концесії державних стивідорних компаній.

Структура перевалки вантажів за формами власності компанії



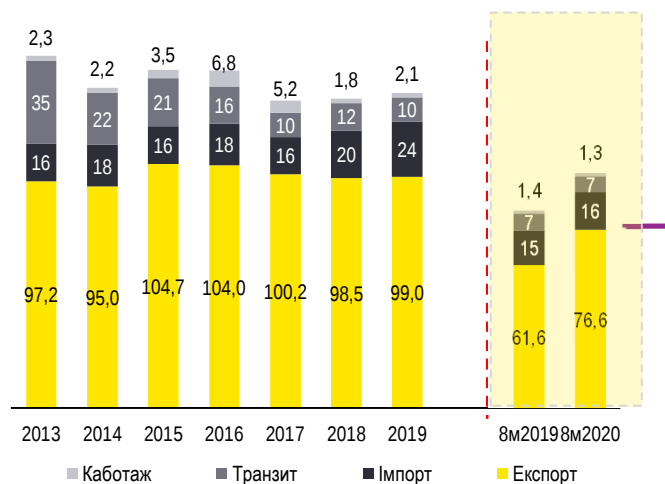
Джерело: USPA

Основні напрямки перевалки

Протягом 2013-2019 рр. обсяги перевалки в портах України залишаються відносно стабільними, основними рушіями є експортна та імпортна торгівля. Водночас спостерігається тенденція до зменшення транзитних обсягів. Це викликано повним припиненням транзиту з Російської Федерації. Обсяги каботажу залишаються незначними, але потенціал може бути збільшений після активізації річкових перевезень.

Незважаючи на наслідки COVID-19, обсяги перевалки зросли на 18% до попереднього року

Перевалка вантажів за призначенням, млн т

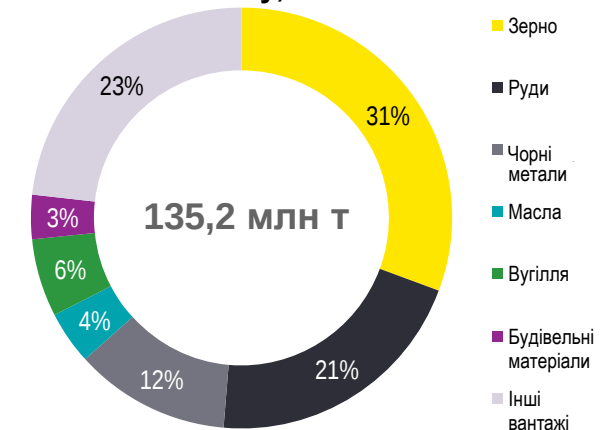


Джерело: USPA

Основні вантажі

Зерно, руди та чорні метали залишаються ключовими вантажами в українських портах, що становлять близько 64% від загального обсягу перевалки в 2019 році. Ці сировини дуже затребувані на зовнішніх ринках. За даними ОЕСР протягом наступних 10 років Україна продовжуватиме покращувати свої позиції на світовому ринку зерна і, потенційно, увійде до п'ятірки країн-експортерів зерна, збільшивши свою частку до 14%. Це позитивно відобразиться на обсягах перевалки. Перевантаження контейнерів в Україні має високий потенціал зростання, і очікується, що вона збільшиться вдвічі до 2038 р.

Структура перевалки за типом вантажу, 2019



Джерело: USPA

2.1.3. Порти

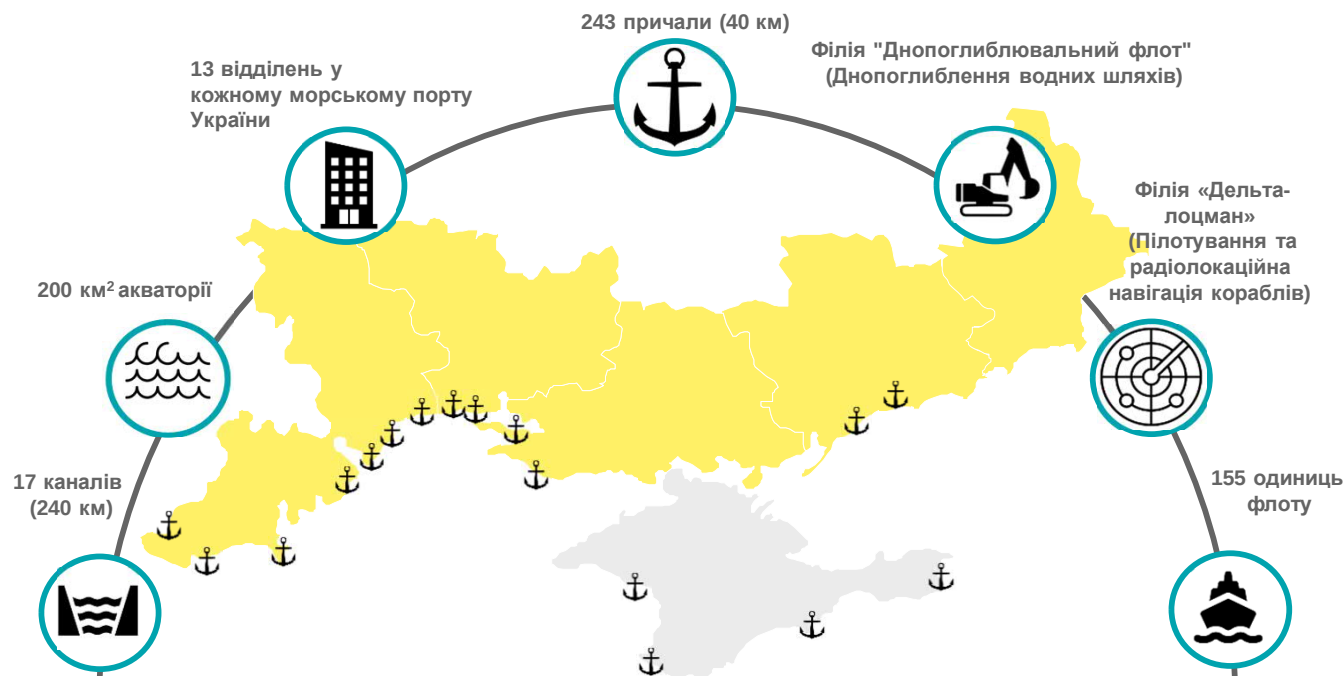
Роль та стан активів АМПУ мають вирішальне значення для розвитку портів. Затверджена Стратегія має впроваджувати сучасні практики ЄС



Адміністрація морських портів України (далі - АМПУ) - державне підприємство, створене у 2013 р.

АМПУ керується Міністерством інфраструктури України.

Основні обов'язки АМПУ включають: управління портами державної власності, залучення інвестицій, підтримання сертифікованої глибини, акваторій та гідротехнічних споруд, забезпечення безпеки судноплавства



Реформи АМПУ

Реформа 2013

Відповідно до [Закону України "Про морські порти України"](#), прийнятого в 2012 році, 18 державних портів було реорганізовано шляхом передачі стратегічних та загальних активів новоствореному ДП - Адміністрації морських портів України (АМПУ). Це забезпечило поділ адміністративних функцій (переданих АМПУ) та комерційної діяльності (залишилося державним стивідорним компаніям).

Стратегія 2025

Стратегія заснована на 3 основних блоках:

- Корпоратизація - перетворення АМПУ в акціонерне товариство (буде сформовано 7 портових адміністрацій);
- Подальша реалізація «Моделі порт-лендлорд»;
- Покращення взаємодії всередині портового співтовариства.

Впровадження реформи є критичним для розвитку галузі. Це дозволить АМПУ більш активно виступати стороною в договорах оренди/концесії, розширювати можливості для співпраці з МФО, банками та інвесторами, надавати можливості створення дочірніх компаній.

Досвід ЄС показує, що портові адміністрації повинні бути комерційними компаніями - порт Gdański Eksploatacja S.A. (Польща), Порт Роттердама (Нідерланди), порт Антверпена (Бельгія) та інші.

2.1.3. Порти

Державні стивідорні компанії не можуть конкурувати з приватними, їх слід приватизувати або передати в ДПП, щоб відновити їх потенціал

Зменшення обсягів перевалки державних стивідорів

Порівняно з 2013 роком частка державних стивідорів у загальних перевезеннях вантажів зменшилася з 38% до 22%. Причинами цього зменшення є такі фактори:

- ▶ Надмірне регулювання державних стивідорів порівняно з приватними;
- ▶ Недостатнє інвестування в активи, що призводить до їх зносу і старіння;
- ▶ Загальна неефективність властива державним підприємствам (організаційна, бюрократична, управлінська).

ДП «МТП «Южний»

ДП «МТП «Южний» - провідна державна стивідорна компанія. Він розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря і є найглибшим портом України. Здатний приймати судна типу «capsize». В порту наявні більше 40 кранів для обслуговування торгових суден. Компанія має 4 буксири 4-го арктичного льодового класу.



Обсяг перевалки у 2019 р. -
15,2 млн т



Основні вантажі - руди та метали, окатиші, вугілля, будівельні матеріали



2,0 млрд грн від загального доходу
19,56% маржа EBITDA
3,6 млрд грн активів

Погіршення фінансових результатів

Хоча стивідорний бізнес, як очікується, має бути високорентабельним, державні порти мають нижчу прибутковість або навіть збиткові. Це пов'язано з надмірним регулюванням, перевищеною кількістю персоналу, високими витратами на обслуговування застарілого обладнання.

За результатами 2019 року збитковими були державні стивідори в Одесі, Бердянську, Маріуполі, Рені, Білгород-Дністровську, Херсоні та Чорноморську.

ДП «Маріупольський морський торговельний порт»

ДП «Маріупольський морський торговельний порт» є одним із 2 стивідорних операторів морського порту Маріуполя. Порт приймає судна висотою до 250 м з осадкою не більше 8 м. Існує ризик потенційної блокади Азовського моря для українських кораблів з боку РФ, обмежуючи його вхід або вихід з українських морських портів.



Обсяг перевалки у 2019 р. -
5,8 млн т



Основні вантажі - руди та метали, вугілля, мінерально-будівельні матеріали.



946 млн грн від загального доходу
15,73% маржа EBITDA
2,8 млрд грн активів

Плани денационалізації

Державна політика щодо стивідорних компаній спрямована на передачу цих об'єктів приватним інвесторам. Згідно з недавніми планами, державні стивідори з Білгород-Дністровського, Скадовську та Усть-Дунайську повинні бути передані до Фонду Державного Майна України для подальшої приватизації.

Більше того, є також наміри щодо нових концесій: контейнерні та поромні термінали в Чорноморську, державна стивідорна компанія в Бердянську та ін.

ДП «МТП «Чорноморськ»

Порт Чорноморськ є одним з найбільших портів України. Причальна лінія має загальну довжину близько 6 км.

Більшість терміналів ДП «МТП «Чорноморськ» вже розподілені між приватними компаніями. У той же час ДП «МТП Чорноморськ» експлуатує контейнерний термінал, який простоє.



Обсяг перевалки у 2019 р. -
6,8 млн т



Основні вантажі - чорні метали, зерно, вугілля, мінерально-будівельні матеріали



994,0 млн грн від загального доходу
-6,4% маржа EBITDA
1,9 млрд грн активів

2.1.3. Порти

Висока прибутковість та зростаючі обсяги перевалки в портах повинні сприяти розвитку у межах стивідорного бізнесу

ПІІ через нові проєкти

У зв'язку зі зниженням темпів перевалки і надмірності існуючих потужностей, наприклад, в зернопереробці наразі відсутні великі проєкти у стадії будівництва.

Однак довгострокові прогнози експорту зерна можуть підштовхнути до розвитку нових проєктів.

ТІС

- ▶ Найбільший стивідорний оператор в Україні. Група включає 5 терміналів: ТІС-Зерно, ТІС-Міндобрива, ТІС-Руда, ТІС-Вугілля та ТІС-Контейнерний термінал.
- ▶ Глибина причалів біля терміналів коливається від 15 до 16 м. Загальна довжина 8 причалів ТІС перевищує 1800 м з перспективою розширення ще на 1500 метрів.



Обсяг перевалки у 2019 році -
31,0 млн т



Основні вантажі - руди та метали, пелети, вугілля, корисні копалини, контейнери



3,8 млрд грн від загального доходу
42,1% маржі EBITDA
7,3 млрд грн активів

ПІІ через злиття та поглинання

На ринок виходять нові іноземні компанії (як показано на подальших слайдах), що свідчить про те, що українські порти все ще цікаві для іноземних компаній. Інвестори можуть бути зацікавлені в подальшому розвитку терміналів.

Ніка-Тера

- ▶ Порт складається з 4 вантажних зон. Загальна перевантажувальна потужність становить близько 9,5 млн т на рік.
- ▶ Порт обладнаний 8 причалами загальною довжиною близько 1 600 м з глибинами 10,5 м. Площа підхідного каналу та діюча акваторія порту становить 67,4 га.



Обсяг перевалки у 2019 році –
8,7 млн т



Основні вантажі - зерно, метали, сипучі та наливні вантажі



1,7 млрд грн від загального доходу
36,5% маржі EBITDA
2,5 млрд грн активів

ПІІ через ДПП

Більшість приватних терміналів в Україні були створені на базі державних активів через спільні підприємства, договори оренди та інвестиційні угоди.

Крім концесій нових державних терміналів, приватним компаніям дозволено переходити від оренди до концесії з новими інвестиційними проєктами.

Бруклін-Київ

- ▶ Бруклін-Київ функціонує на ринку транспортних послуг з 1992 року.
- ▶ Він має 2 термінали - Бруклін-Київ та Бруклін-Київ Порт. Загальна довжина причалів становить 1 600 м.
- ▶ Діяльність здійснюється на базі перевантажувального комплексу №5, що знаходиться в Хлібній Гавані Одеського порту.



Обсяг перевалки у 2019 році –
6,1 млн т



Основні вантажі - чорні метали, зерно, вугілля, будівельні матеріали

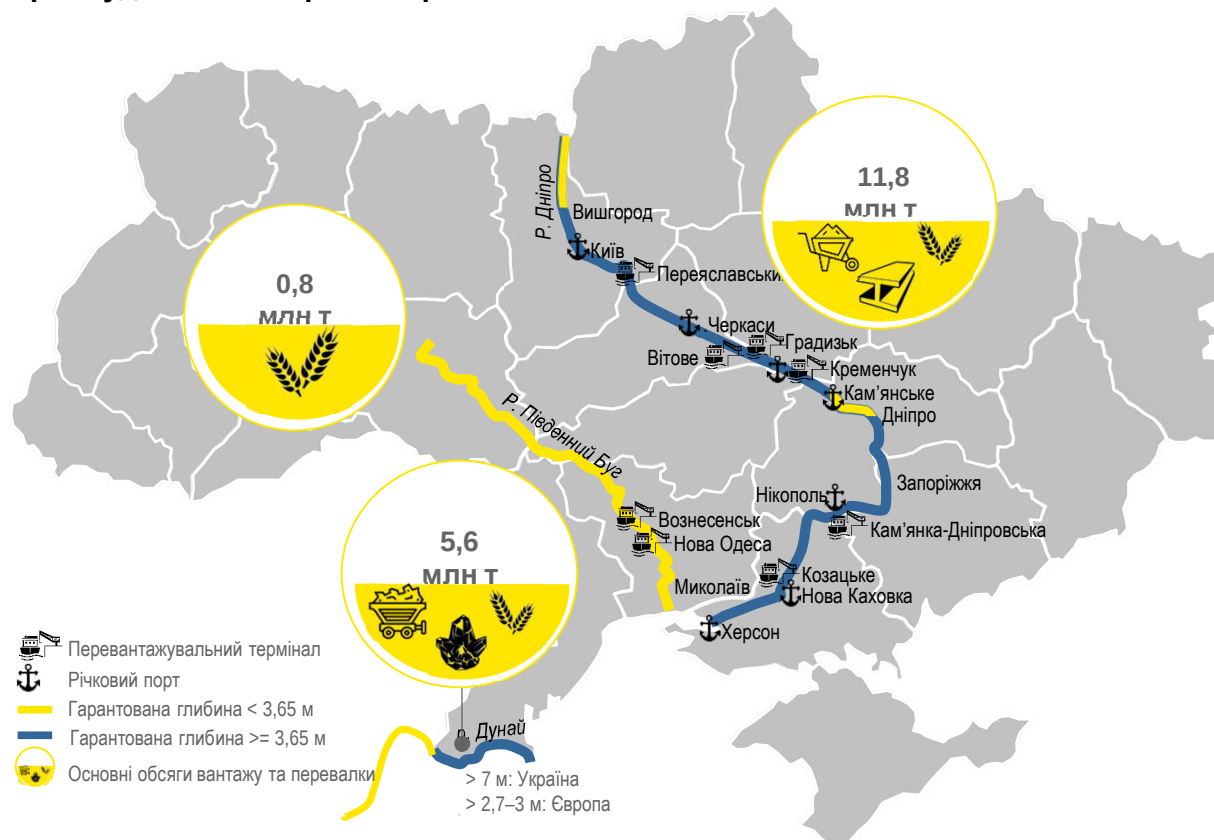


902 млн грн від загального доходу
33,4% маржі EBITDA
358,2 млн грн активів

2.1.3. Порти

Потенціал річкового транспорту невикористаний. При річній місткості мінімум 60 млн т, фактичний обсяг перевалки в 2019 році склав 18,2 МЛН Т

Карта судноплавних річок України



Ключові елементи річкової інфраструктури України



Джерело: АМПУ, веб-сайти Укррічфлот, Нібулон, аналіз ЕУ

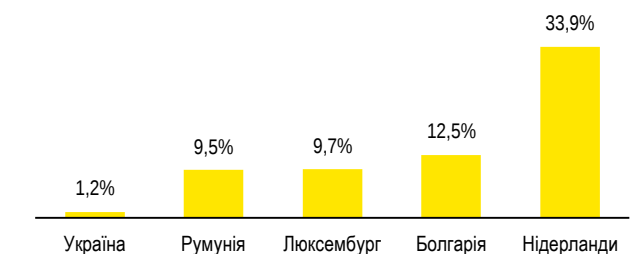
В даний час 85% інфраструктури судноплавних шлюзів зношено, а 90% суден фізично застаріли. Більше того, недосконала законодавча база демотивувала потенційних інвесторів.

ЄБРР оцінює загальні інвестиції у відновлення державної річкової інфраструктури України у 112,4 млн євро.

Прийняття Закону України «Про внутрішні водні шляхи» має стати фактором стимулювання інвестицій. Залучення приватних інвестицій та вдосконалення законодавства може активувати високий річковий інфраструктурний потенціал:

- ▶ 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи;
- ▶ Висока вантажопідйомність: 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви;
- ▶ Потенціал річної потужності - 80 млн т

Частка річкового транспорту в загальному вантажообігу за країнами, 2019



Джерело: АРП

2.1.3. Порти

Розвиток річкового транспорту стримується відсутністю законодавства, надто складними системами тарифів і зборів

Сьогодні в галузі внутрішнього річкового водного транспорту діє Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, затверджений Постановою РМ СРСР № 1801 від 15 жовтня 1955 року. Оскільки Статут прийнятий давно, деякі його положення суперечать чинному законодавству України та сучасним ринковим відносинам.

Основні проблеми

Проаналізувавши інформацію з відкритих джерел ми виявили такі проблеми регулювання внутрішнього водного транспорту:

- ▶ Відсутність національного регулятора та базового законодавства про розвиток внутрішнього водного транспорту. В даний час керівними органами є Міністерство інфраструктури та УкрВодШлях;
- ▶ Існує 15 різних зборів, які судновласник повинен сплачувати при перевезенні вантажу річкою. Це спричиняє високе тарифне навантаження, внаслідок чого вартість перевезення, на думку експертів, може досягати 21 дол. США за т, включаючи перевалку (для порівняння - вартість перевезення залізничним транспортом становить у середньому 19 дол. США за т);
- ▶ Наявність різних тарифних ставок для українських та іноземних флотів, що робить внутрішній ринок річкового транспорту менш привабливим для іноземних перевізників та спричиняє дефіцит флоту;
- ▶ Обов'язкове лоцманське проведення державним лоцманом за неринковими ставками.

Можливі рішення

На даний момент одним із можливих шляхів вирішення проблеми регулювання річкового транспорту є імплементація Закону України "Про внутрішній водний транспорт", який набирає чинності з січня 2022 р. та передбачає:

- ▶ Створення нового органу управління у галузі річкового транспорту - Адміністрації внутрішніх водних шляхів України;
- ▶ Введення єдиного річкового збору замість існуючих зборів. У цьому випадку плата за перетин шлюзів і мостів переходить на баланс власника інфраструктури;
- ▶ Скасування нетарифних бар'єрів для іноземного флоту, що дозволить судам, які плавають під іноземним прапором, працювати на річках України на рівних умовах з вітчизняними перевізниками;
- ▶ Створення умов та законодавчої бази для роботи приватних лоцманських агентств, тарифи на які встановлюватимуться відповідно до умов, що склалися на ринку. Реальна конкуренція в галузі пілотажу знизить плату за проведення в кілька разів.

Перспективи розвитку

Згідно з коментарями та попередніми розрахунками галузевих компаній у ЗМІ, прийняття Закону України 'Про внутрішні води Транспорт' може мати такий ефект:

- ▶ Зменшення витрат на перевезення річковим транспортом до 16 дол. США за т через зменшення витрат в результаті нового тарифного регулювання;
- ▶ Зростаючий попит на існуючий річковий флот та будівництво нового флоту через зростаючий попит на річкові перевезення власниками вантажів;
- ▶ Проведення днопоглиблювальних робіт за допомогою чіткої системи розподілу бюджетних коштів, що збільшить тривалість експлуатації водних шляхів в Україні.

2.1.3. Порти

Чинне законодавство та законодавчі ініціативи щодо водної інфраструктури (1/2)

[Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року](#)

- ▶ Кожна сторона надає суднам під прапором іншої сторони режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до власних суден або суден будь-якої третьої країни, залежно від того, який буде більш сприятливим, стосовно, серед іншого, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг, а також пов'язаних з ними ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та послуг із завантаження та розвантаження
- ▶ Сторони ефективно застосовують принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі
- ▶ Передбачає узгодження зі стандартами ЄС, зокрема з [Директивою 2014/90/ЄС](#) (морське обладнання, що використовується морськими суднами та об'єктами морської інфраструктури до 31 грудня 2020 року з продовженням (частково імплементовано в Постанові КМУ № 1103 від 5 вересня 2007 року), [Регламентом \(ЄК\) N 417/2002](#) (скасовано [Регламентом \(ЄК\) N 530/2012](#)) (вимоги щодо подвійного корпусу для нафтоналивних суден) до 31 жовтня 2020 року з продовженням (не імплементовано), [Директивою 2005/65/ЄС](#) та [Регламентом \(ЄК\) N 725/2004](#) (стандарт безпеки експлуатації суден та портових засобів) до 31 грудня 2020 року (не імплементовано), [Директивою 2001/96/ЄС](#) (навантаження та розвантаження балкерів) до 31 жовтня 2020 року з продовженням (частково імплементовано), [Директиви 2000/59/ЄС](#), [2007/71/ЄС](#) та [2015/2087/ЄС](#) (скасовані [Директивою \(ЄС\) 2019/883](#)), [Директива 2002/84/ЄС](#) (суднові відходи) до 31 жовтня 2020 (частково імплементовано)

[Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року \(ратифікована 3 червня 1999 року\)](#) передбачає комплексний правовий режим у світових океанів та морів, встановлює правила всіх видів водокористування в океанах. Прибережні держави мають суверенітет над своїми територіальними водами (що не перевищує 12 морських миль), а іноземним суднам дозволяється "мирний прохід" через ці води. Прибережні держави мають суверенні права на континентальний шельф (національна зона морського дна), в тому числі права на розвідку. Шельф може простягатися на щонайменше 200 морських миль від берега

[Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення від 19 січня 1996 року \(ратифікована 28 вересня 2009 року\)](#) встановлює, що положення цієї Угоди виступають погодженим планом розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення або "мережі водних шляхів категорії Е" (складаються з внутрішніх водних шляхів та портів міжнародного значення), який Сторони мають намір здійснювати в рамках відповідних програм

[Конвенція про режим проток від 20 липня 1936 року \(ратифікована 3 квітня 1992 року\)](#) визначає принцип свободи судноплавства у Босфорі та інших протоках Егейського та Чорного морів

[Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 року \(ратифікована 20 квітня 2004 року\)](#) регулює правовідносини, пов'язані з використанням Керченської протоки та Азовського моря, визначає режим проходу через Керченську протоку та заходження в Азовське море торговельних, військових та некомерційних судів. Іноземні торговельні судна, які прямують до українських або російських портів, можуть заходити в Азовське море

[Водний кодекс України \(№ 213/95-ВР від 6 червня 1995 року\)](#)

- ▶ Встановлює правила, пов'язані із водними об'єктами та водною інфраструктурою, використанням вод, їх охороною від забруднення, засмічення та вичерпання
- ▶ Встановлює, що іноземні фізичні та юридичні особи можуть бути водокористувачами
- ▶ КМУ визначає порядок видачі дозволів на спеціальне водокористування, днопоглиблювальні роботи, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду

[Кодекс торговельного мореплавства України \(№ 176/95-ВР від 23 травня 1995 року\)](#)

- ▶ Регулює діяльність, пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, розвідки та видобування корисних копалин, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей, включаючи судноплавство в територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів
- ▶ Дозволяє застосування іноземного законодавства та звичаїв торговельного мореплавства до міжнародних договорів, а також передбачає, що перелік морських портів України, відкритих для іноземних суден, визначається КМУ ([Розпорядження КМУ № 466-р від 26 червня 2013 року](#)). Встановлює правила фрахтування суден та відповідних договорів лізингу

[Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, затверджений Постановою РМ СРСР № 1801 від 15 жовтня 1955 року](#) містить застарілі правила щодо державного планування перевезень внутрішніми водними шляхами. Ці норми будуть змінені [Законом "Про внутрішній водний транспорт" № 1054-ІХ від 3 лютого 2020 року](#) (набуде чинності 1 січня 2022 року, з деякими винятками), який передбачає реформу внутрішнього водного транспорту, зокрема:

- ▶ Визначення необхідних понять, комплексне регулювання використання внутрішніх водних шляхів, способів приватного інвестування (концесія, оренда, спільна діяльність та інші види інвестиційних договорів). Надання можливості компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту за кошти державного бюджету, орендної плати та з інших джерел
- ▶ Створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів для управління та фінансування утримання транспортної інфраструктури внутрішніх водних шляхів (зокрема, орендна плата за спеціальне водокористування є джерелом цього Фонду), а також затвердження Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту КМУ

2.1.3. Порти

Чинне законодавство та законодавчі ініціативи щодо водної інфраструктури (2/2)

Закон "Про морські порти України" (№ 4709-VI від 17 травня 2012 року)

- ▶ Регулює порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, встановлює правила управління морськими портами та провадження господарської діяльності
- ▶ Містить норми щодо приватного інвестування в портову інфраструктуру (включно з такими варіантами, як концесія, спільна діяльність, оренда тощо)
- ▶ Стратегічні об'єкти портової інфраструктури не можуть передаватись в оренду чи концесію. Проте є виняток, що дозволяє передавати в оренду і концесію причали, під'їзні шляхи та залізниці (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, а також інженерні комунікації
- ▶ Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори та інші джерела, не заборонені законодавством

Закон "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів" (№ 3677-VI від 8 липня 2011 року) встановлює засади господарської діяльності у галузі рибного господарства та використання водних біоресурсів, визначає правовий статус морського рибного порту

Закон "Про транспорт" (232/94-ВР від 10 листопада 1994 року) визначає склад водного транспорту та його землі

Закон "Про ліцензування видів господарської діяльності" (№ 222-VIII від 2 березня 2015 року) зобов'язує отримувати ліцензії для перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим та морським транспортом

Наказ Мінінфраструктури "Про портові збори" № 316 від 27 травня 2013 року визначає правила щодо портових зборів (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний), що справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами

Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджені Наказом Мінінфраструктури № 965 від 3 грудня 2013 року встановлюють тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден (лоцманський збір), що справляються із усіх суден, які заходять у морські порти / морські термінали або проходять транзитом

Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджені Постановою КМУ № 269 від 29 лютого 1996 встановлюють вимоги щодо запобігання забрудненню внутрішніх морських вод та територіального моря України юридичними та фізичними особами, в тому числі іноземними та українськими й іноземними судами

Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою КМУ № 1307 від 7 жовтня 2009 року

- ▶ Визначає, що до пріоритетних національних інтересів на морі належать розвиток торговельного судноплавства, портової інфраструктури, суднобудування та судноремонту, прибережні рекреаційно-оздоровчі послуги, освоєння природних ресурсів Чорного та Азовського морів, охорона та відтворення їхніх екосистем

- ▶ Спрямовує механізми ДПП на розвиток ринку суднобудування в Україні

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Розпорядженням КМУ № 548-р від 11 липня 2013 року визначає завдання та основні напрямки розвитку морських портів та портової галузі в цілому (зокрема, залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на основі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність та інших інвестиційних договорів)

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена Розпорядженням КМУ № 430-р від 30 травня 2018 року передбачає:

- ▶ Спрощення умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден (не впроваджено)
- ▶ Лібералізацію вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден (20 листопада 2020 Мінінфраструктури опублікувало [проект](#) Наказу щодо спрощення процедури видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах)
- ▶ Підвищення ефективності господарської діяльності державних стивідорних компаній та їх передання у концесію (досі не запроваджено)

Стратегічний план розвитку ДП "Адміністрація морських портів України" на 2021-2025 роки, затверджений наказом Мінінфраструктури № 445 від 10 серпня 2020 року встановлює три основні напрямки:

- ▶ Корпоратизація АМПУ, тобто перетворення АМПУ на акціонерне товариство з місцевими відділеннями адміністрацій морських портів
- ▶ Наближення до моделі "порту-землевласника" до 2030 року шляхом залучення професійних операторів для управління майном портів (передбачається, що повний контроль АМПУ над використанням портових земель та отримання додаткового доходу від концесії портової інфраструктури)
- ▶ Вдосконалення взаємодії в рамках портової спільноти

Проект Закону "Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту" № 3927 від 22 липня 2020 року передбачає створення регулятора транспортного ринку що буде встановлювати тарифи на послуги природних монополістів та граничні тарифи на ринку, здійснювати ліцензування

2.1.3. Порти

Можливість переходу від оренди до концесії без конкурсу

- ▶ В Україні інвестори орендують переважну більшість об'єктів портової інфраструктури, але такий спосіб інвестування має суттєві недоліки для великих інвестицій, оскільки права орендаря щодо здійснення реконструкції та будівництва обмежені
- ▶ Процедура отримання дозволу на здійснення поліпшень орендованого майна є досить складною та довготривалою. Процедури врегулювання, що застосовуються у випадку недосягнення згоди щодо поліпшень, незрозумілі та непрозорі
- ▶ Новий Закон "Про концесію" надає орендарям державного майна можливість укласти концесійний договір шляхом прямих переговорів без концесійного конкурсу (перехід від оренди до концесії) за таких умов:
 - ▶ Договір оренди укладений до 20 жовтня 2019 року
 - ▶ Орендар має намір реалізувати інвестиційний проєкт на умовах концесії з використанням орендованого майна, що потребує внесення додаткових інвестицій
 - ▶ Орендар належним чином виконував свої обов'язки за договором оренди та не допускав істотного порушення своїх зобов'язань, що підтверджено актом перевірки, підписаним представником орендодавця. Порядок проведення такої перевірки затверджується Фондом Державного Майна України ([опублікований](#) для громадського обговорення)
 - ▶ Строк концесійного договору не перевищує строк, який залишився до закінчення дії договору оренди та становить не менше п'яти і не більше 50 років
 - ▶ Орендар відповідає вимогам, які висуваються до концесіонера
 - ▶ Концесійний договір не призводить до зменшення обсягу інвестиційних зобов'язань, передбачених договором оренди (якщо такі зобов'язання наявні)
- ▶ Кошти за невід'ємні поліпшення орендованого майна та нове будівництво, здійснені за договором оренди, компенсації не підлягають
- ▶ Спеціальні процедурні правила, що регулюють перехід від оренди до концесії, недостатньо узгоджені із загальними правилами, пов'язаними з реалізацією концесійних проєктів (наприклад, є непослідовність/невизначеність певних процедурних етапів та стадій, відсутній окремий порядок прямих переговорів та процедура підписання)



2.1.3. Порти

Найбільші гравці світу зацікавлені в об'єктах морської інфраструктури України, що підтверджується нещодавніми угодами

1 DP World придбав 51% у контейнерному терміналі TIC

TIC-контейнерний термінал є найглибшим терміналом в Україні, який може приймати три судна одночасно. В одній лінії є 5 кранів CTS. У 2019 р. його вантажообіг склав 220 000 TEU (+75% порівняно з 2018 р.), хоча його проєктна потужність майже в 2,5 рази більше.

Серед пріоритетних планів DP World - впровадження новітніх IT-рішень та глобальної експертизи групи щодо роботи TIC-КТ, орієнтація на інтермодальний сегмент вантажних перевезень, розвиток власного індустріального парку, на задалегідь придбаній ділянці, за прикладом найбільшої вільної економічної зони Джебелі Алі.



3 Glencore придбав термінал «Every»

Термінальний комплекс «Every» був побудований у 2010 році та модернізований у 2018 році. Він має потужності для одночасного зберігання 160 тис. т і може експортувати 1,6 млн т рослинної олії на рік.

Термінал займає провідні позиції на українському ринку перевалки бурякової патоки.

Таке стратегічне придбання зміцнює позиції Glencore на сільськогосподарському ринку України, а також робить Glencore Agriculture Limited важливим гравцем у світовому ланцюжку постачання рослинної олії.

2 Posco Daewoo придбав 75% акцій зернового терміналу, що належить OREXIM Group

Posco Daewoo придбав не лише майнові права, а й право експлуатувати портовий термінал, який має перевалочну потужність 2,5 млн т зернових на рік.

Окрім наявних потужностей для зберігання відправлень зерна, термінал також здійснює закупівлі та перевірку зерна, виробленого по всій Україні. Таким чином, Posco Daewoo зміцнює свої позиції як світового торговця зерном. Угода також дозволяє Posco Daewoo покращити ефективність управління запасами. Posco Daewoo вважає, що угода сприятиме зусиллям Кореї щодо поліпшення продовольчої безпеки країни.

2.1.3. Порти

Прямі іноземні інвестиції спрямовані не тільки на приватну портову інфраструктуру, а й на державну власність на умовах ДПП



Концесія спеціалізованого морського порту «Ольвія»

Концесіонер - катарська компанія-Qterminals. Протягом періоду концесії передбачається до 17,3 млрд грн інвестицій.

Це буде перша пряма катарська інвестиція, друга за величиною інвестиція після «Криворіжсталь» та одна з найбільших прямих іноземних інвестицій в портову галузь України.

Ключові умови концесійного договору

- ▶ 80 млн грн - сума річного концесійного платежу;
- ▶ Очікуваний початковий CapEx - 3,4 млрд грн;
- ▶ 80 млн грн - інвестиції в інфраструктуру Миколаєва;
- ▶ 35 років - термін концесії;



Концесія ДП «Херсонський морський комерційний порт»

Концесія у Херсонському порту є однією з двох пілотних концесійних портових проєктів в Україні.

Угода передбачає оновлення державних активів за рахунок консорціуму Risoil SA та Georgian Industrial Group. Компанія-концесіонер ТОВ «Рісойл-Херсон» погодилася інвестувати в розвиток порту близько 300 млн грн.

Ключові умови концесійного договору

- ▶ Мінімум 12 млн грн концесійного платежу щороку;
- ▶ Мінімум 216 млн грн інвестицій протягом перших 3,5 років та 62 млн грн додатково протягом перших 10 років;
- ▶ Мінімум 18 млн грн інвестицій у місцеву дорожню інфраструктуру поблизу порту та нову стоянку за містом;
- ▶ 30 років - період концесії;



Придбання рудного комплексу «Boconti» Від Risoil SA

Можливості «Боконті» дозволяють перевалювати до 2 млн т на рік сипучих вантажів і відвантажувати 200 піввагонів на день. Ємність одночасного відкритого сховища - до 200 тис. т. Комплекс здатний приймати судна Handymax з осадкою до 11,2 м, довжиною до 220 м і вантажопідйомністю до 50 000 т.



招商局港口控股有限公司
CHINA MERCHANTS PORT HOLDINGS COMPANY LIMITED

CMA CGM продала частку в контейнерний термінал в Одесі Terminal Link

Група CMA CGM продала свої пакети акцій у восьми портових терміналах (включаючи Бруклін-Київ) Terminal Link, причому 51% належать CMA CGM, а 49% China Merchants Port. Угода оцінюється в 815 млн дол. США. Ключовою метою було посилення позицій в умовах високої невизначеності, створеної світовою кризою Covid-19, оскільки група очікує зменшення обсягів до Європи та США

2.1.4. Залізниці





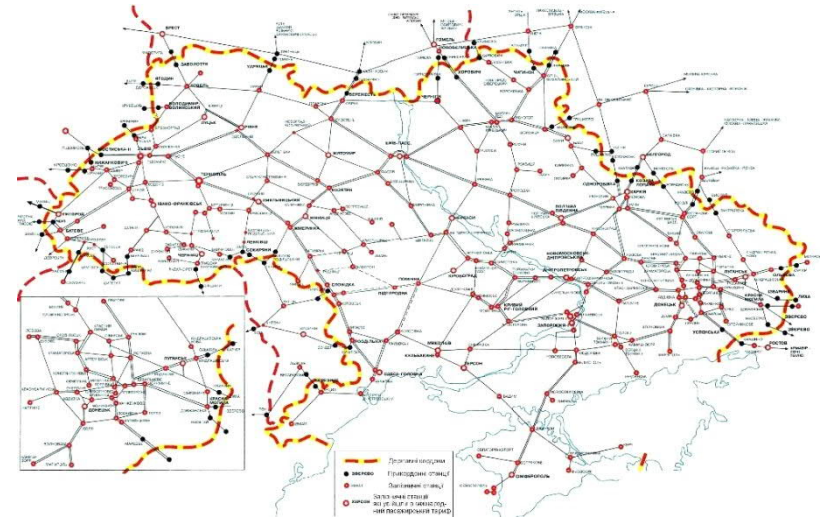
2.1.4. Залізниці

Україна має розгалужену, але застарілу залізничну мережу, яка вимагає обслуговування та/або реконструкції в короткостроковій і середньостроковій перспективі

Залізнична інфраструктура

- ▶ Експлуатаційна мережа залізниць в Україні – 19 787 км;
- ▶ Електрифікована колія – 9 319 км (47,4%);
- ▶ Довжина залізничних транзитних коридорів в Україні – 3 162 км. В основному двоколіїні електрифіковані, оснащені автоматичними системами блокування залізниць, що характеризуються високим зносом технічних засобів;
- ▶ Кількість залізничних станцій – 1 402;
- ▶ Кількість вокзалів – 120;
- ▶ Ширина колії – 1520 мм (подібно до інших країн колишнього СРСР), порівняно з 1435 мм у країнах ЄС;
- ▶ 6,4 тис. км залізниць потребують капітального ремонту, 2,7 тис. км – потребують реконструкції;

Карта українських залізниць



Джерело: Укрзалізниця, Економічний аудит України, публічні джерела

Джерело: Укрзалізниця, державне джерело

Залізничні перевезення

Вантажні перевезення

Частка залізниці в загальному обсязі вантажних перевезень*, 2019

54%

Вантажообіг 2019

182 млрд т-км

Обсяг вантажів, 2019

312 млн т

Пасажирські перевезення

Частка залізниці в загальному обсязі пасажирських перевезень*, 2019

27%

Пасажирооборот 2019

28 млрд пас.-км

Обсяг пасажирів 2019

155 млн пас.

Джерело: Держстат, аналіз та розрахунки ЕУ
Примітка: Розрахунки базуються на вантажообігу/пасажирообороті

- ▶ За вантажообігом залізниця України є четвертою на Євразійському континенті після Китайської, Російської та Індійської залізниць. Вантажоперевезення в Україні (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів вищі, ніж у європейських країнах.
- ▶ Українська залізнична транспортна система є частиною основних трансєвропейських транспортних коридорів (Схід-Захід, Балтійське море-Чорне море).
- ▶ Українська залізниця безпосередньо межує та співпрацює із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечує роботу з 40 міжнародними переходами, а також обслуговує 18 українських морських портів Чорноморського та Азовського басейну.

2.1.4. Залізниці

АТ «Укрзалізниця» є ключовим гравцем ринку, що здійснює практично всі пасажирські та вантажні залізничні перевезення (1/2)

Логотип УЗ



- ▶ УЗ – акціонерне товариство, 100% якої належить державі, монополіст, який контролює переважну більшість залізничних перевезень у країні;
- ▶ УЗ також є шостим у світі залізничним пасажирським перевізником і 7-м вантажоперевізником;
- ▶ 34 - загальна кількість філій УЗ.

Інвестиційні пріоритети УЗ

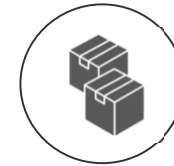
- 1 Підтримка операційної діяльності
- 2 Вантажні перевезення
- 3 Пасажирські перевезення
- 4 Інфраструктурні інвестиції

Структура бізнесу УЗ



Інфраструктура

- ▶ Залізнична інфраструктура УЗ є природньою монополією у сфері залізничного транспорту в Україні.
- ▶ Існує майже 25 інших допоміжних філій УЗ (крім Пасажирської компанії, УЗШК та 6 регіональних філій), які допомагають розвивати інфраструктуру Української залізниці.
- ▶ Основна проблема інфраструктурної складової бізнесу - це зношені активи, що потребують оновлення



Перевезення вантажів

- ▶ Сьогодні УЗ є монополістом в області локомотивної тяги в вантажних залізничних перевезеннях в Україні.
- ▶ У той же час УЗ не є монополією на ринку вагонів (30-40% ринку займають приватні підприємці).
- ▶ Шість регіональних філій Української залізниці відповідають за перевезення вантажів.



Перевезення пасажирів

- ▶ Філія «Українська залізнична швидкісна компанія» (УЗШК) - це окремий підрозділ УЗ, який відповідає за швидкісні перевезення.
Перші поїзди Інтерсіті та Інтерсіті+ були запущені до Євро-2012. Через погіршення інфраструктури, час у дорозі при використанні швидкісних поїздів можна порівняти з автомобільним транспортом, а не з авіатранспортом.
- ▶ **Пасажирська компанія**
Сьогодні УЗ є монополією як на ринку тяги, так і на ринку залізничних вагонів для пасажирських залізничних перевезень в Україні.

2.1.4. Залізниця

АТ «Укрзалізниця» є ключовим гравцем ринку, що здійснює практично всі пасажирські та вантажні залізничні перевезення (2/2)

Стратегічні цілі УЗ

6

Держава встановила 6 стратегічних цілей, згідно з якими приймаються рішення та здійснюються дії щодо УЗ

Стратегічні цілі:

- ▶ Забезпечення транспортних потреб країни;
- ▶ Покращення фінансово-економічної стабільності УЗ та галузі;
- ▶ Інвестування в модернізацію парку поїздів;
- ▶ Покращення залізничної безпеки та дотримання найкращих практик та стандартів охорони здоров'я;
- ▶ Підвищення привабливості УЗ як роботодавця та забезпечення потреби у кваліфікованих та ефективних кадрах;
- ▶ Покращення якості управління, прозорості та готовності до відкритих ринків у контексті європейської інтеграції.

Реорганізація Компанії з регіональних філій у бізнес сегменти



Джерело: дані компанії, аналіз та розрахунки ЕУ

Завдяки реорганізації компанії, вокзали стануть частиною сегменту інфраструктури. Це повинно допомогти їм підвищити рівень доходів та послуг.

У жовтні 2019 року Міністерство інфраструктури України (МІУ), ЄБРР та УЗ підписали меморандум про рух до IPO компанії. Це може підвищити ефективність, роботу компанії, прозорість та запобігти корупції.

Ключові ініціативи УЗ

10

У 2019 році УЗ визначила 10 ключових ініціатив, які будуть реалізовані протягом наступних 3 років

Такими є ключові ініціативи:

- ▶ Встановлення справедливих тарифів;
- ▶ Реорганізація Компанії з регіональної структури в сегменти бізнесу;
- ▶ Розробка та реалізація довгострокової інвестиційної програми;
- ▶ Рационалізація мережі компаній та виробничих підрозділів;
- ▶ Впровадження державно-приватного партнерства та програм, що фінансуються з державного бюджету;
- ▶ Реорганізація та продаж непрофільних активів;
- ▶ Орієнтація на клієнта та розробка переліку основних послуг;
- ▶ Боротьба з корупцією шляхом підвищення прозорості;
- ▶ Впровадження нової системи управління транспортом;
- ▶ Впровадження охорони.

2.1.4. Залізниця

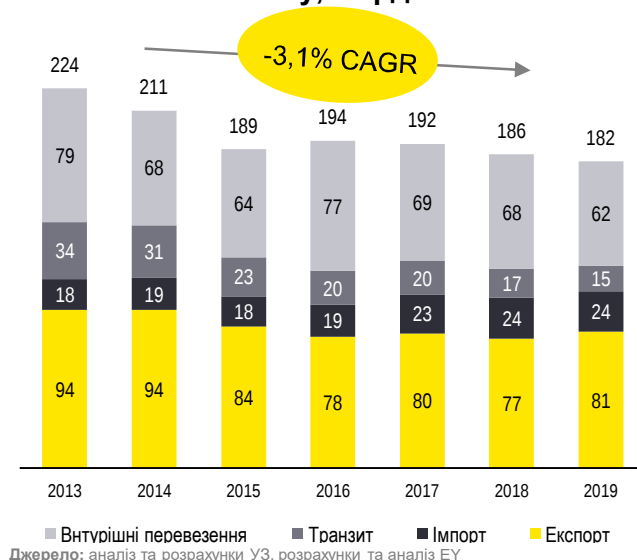
Обсяги вантажних перевезень залізницею зменшуються через проблеми зі структурою тарифів та доступністю рухомого складу

Загальний вантажообіг зменшується

З 2013 року спостерігається зменшення обороту за всіма видами сполучень, крім імпорту. Зниження експорту руди та вугілля з 2014 р. було компенсовано збільшенням експорту зерна. Зниження внутрішнього виробництва та споживання мінеральних будівельних товарів негативно вплинуло на обсяг внутрішніх залізничних перевезень. Дефіцит транзиту був обумовлений переважно російським походженням (80%).

На зміну товарообороту позитивно вплинуло збільшення відстані перевезень, але це було компенсовано значним зменшенням обсягу перевезень, головним чином за рахунок технічних та експлуатаційних факторів.

Обсяги вантажообігу, млрд т-км



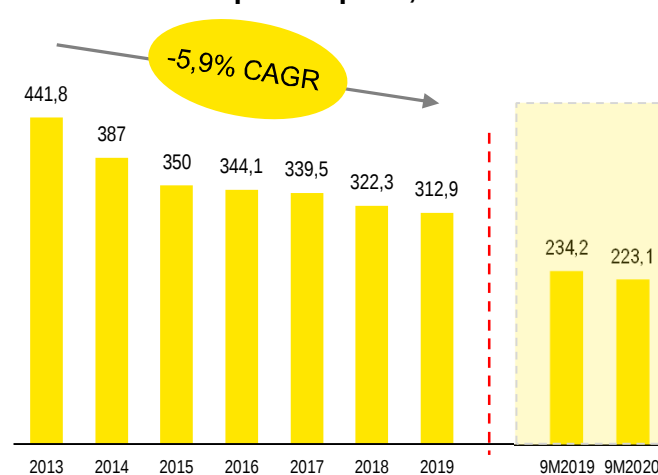
Стримуючі фактори

Падіння обсягів перевезень зумовлене насамперед ринковими факторами:

- Наявна тягова потужність не відповідає попиту. Як єдиному гравцю тягового ринку УЗ бракує 300-500 локомотивів*. До 40% магістральних локомотивів УЗ потребують заміни та не можуть бути використані через технічні проблеми;
- Існуюча тарифна система передбачає класифікацію вантажів. Це вигідно з точки зору руди та вугілля, перешкоджаючи перевезенням інших вантажів більш дорогих тарифних класів. В результаті дорожча продукція переходить на дороги, створюючи додаткові пошкодження їх покриттю.

Примітка: Розрахунки Railinsider

Обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом, млн т



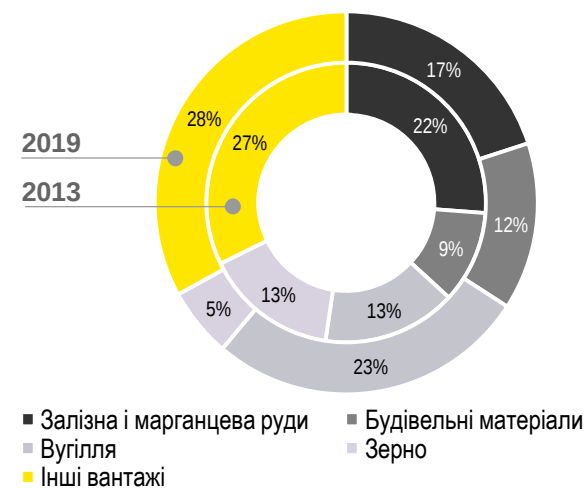
Зміна структури вантажних перевезень

Перевезення залізної руди та чорних металів зменшується, враховуючи падіння у виробництві чорних металів в Україні через уповільнення розвитку металургійної промисловості, зниження попиту, зниження цін, часткове зупинення підприємств.

Постійний зовнішній попит сприяв збільшенню обсягів транспортування зернових. Тоді як обсяги перевезень іншими вантажами зменшились здебільшого через знижений місцевий попит, зменшення внутрішнього виробництва та політичну напругу.

Карантинні обмеження та зменшення внутрішнього доходу призвели до зменшення попиту на імпортні товари.

Розподіл перевезень за видами вантажу

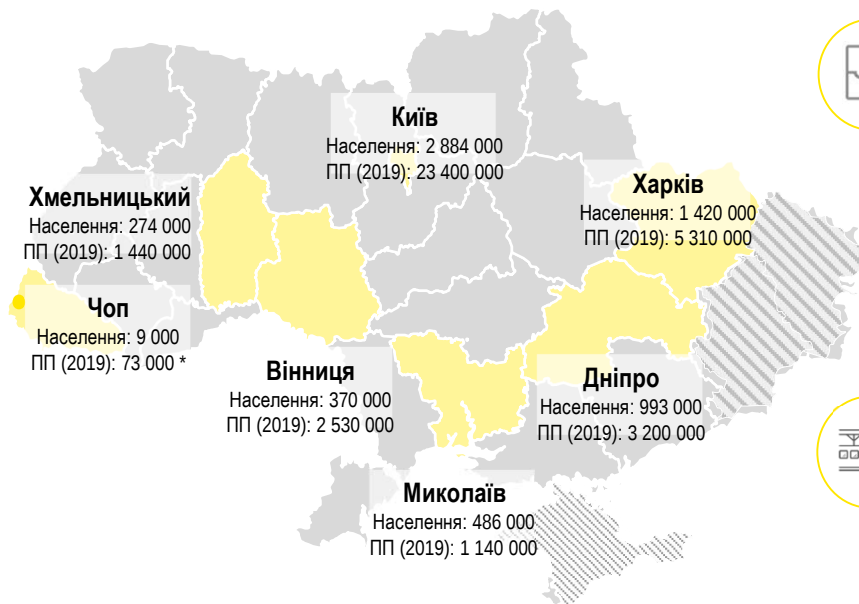


2.1.4. Залізниці

Однак існує потенціал залучення ПІІ в підтримку інфраструктури залізниць, яка, наразі, збиткова.

Можливості для ПІІ в галузі залізничного транспорту обмежені, оскільки інфраструктура (колії) є стратегічним активом, яка має залишатися державною власністю. В даний час МІУ розглядає концесію як механізм залучення іноземних приватних коштів в допоміжну інфраструктуру. Зокрема, інвестор може бути зацікавлений інвестувати в комерціалізацію вокзалів.

Концесія залізничних вокзалів



Джерело: публічні ресурси

МІУ розглядає концесію як відповідний механізм залучення приватних інвестицій для реконструкції вокзальної інфраструктури та забезпечує ефективне управління державними активами. У цьому напрямку очікуваними позитивними ефектами є оновлення привокзальних площ, розвиток вокзального обслуговування (кафе, ресторани, ТРЦ, зали очікування, тощо) з подальшим наближенням до європейських стандартів.

Існуюча неефективність



Всі основні будівлі вокзалів знаходяться в задовільному стані. Однак, оскільки їх вік становить 40-60 років, вони часто потребують поточного ремонту. Станції Хмельницький і Миколаїв потребують капітального ремонту в найближчому майбутньому.

Концесійні проекти



Для вирішення неефективності МІУ планує передати у концесію декілька пілотних залізничних вокзалів.

Очікувані інвестиції



Міністерство планує залучити 3,8 млрд грн інвестицій, що також передбачає надходження концесійних платежів та додаткових податків до Державного бюджету.

Демонополізація залізничних контейнерних терміналів

Поточний стан

Незважаючи на загальну тенденцію до контейнеризації, частка контейнерних вантажних перевезень в Україні невисока. Ринок контейнерних перевезень забезпечується центром транспортних послуг «Ліски», що входить до складу УЗ. Йому належить найбільша кількість платформ (3 600), контейнерів (4 500) і терміналів. З 2014 року УЗ перестала бути монополістом, і приватні гравці з'явилися на ринку.

Стримуючі фактори

Поточна тарифна методологія, розроблена у 2009 році, та обумовлює негнучкі тарифні ставки. Через це та низьку контейнеризацію (1-2% вантажів перевозяться в контейнерах), стримується поява нових гравців та потенційних інвесторів.

Проекти концесії

Для стимулювання цього сегменту, УЗ разом з МФК розглядає можливість передачі контейнерних терміналів у концесію. Керівник УЗ Володимир Жмак, у своїй програмі оголошував, що основні термінали в Києві та Одесі будуть об'єктами концесії у 2021 р.

2.1.4. Залізниця

Зарубіжний досвід розвитку допоміжної інфраструктури залізниць обумовлений використанням механізмів ДПП та СД

Уроки із закордонного досвіду

- ▶ Залучення іноземних інвестицій у розвиток інфраструктури в Європі є широко розповсюдженим досвідом, у тому числі в сусідній Польщі. Польський досвід переважно базується на державно-приватному партнерстві.
- ▶ Заплановане будівництво контейнерного логістичного центру у Білорусі – це також крок вперед до розвитку індустріальних парків
- ▶ Інфраструктура ДПП широко просувається в Індії. Очікується, що урядове прагнення до інфраструктурних проєктів ДПП збільшить капітальні інвестиції на 1,9% ВВП до 2022-2023 рр. Розвиток інфраструктури за допомогою ДПП сприяє економічному зростанню та розвитку, створює робочі місця, надає можливості для участі приватного сектору та покращує загальні умови життя.
- ▶ Білорусь інвестує у спільні з Китаєм індустріальні парки, для котрого це один з основних факторів в розвитку транспортної інфраструктури.
- ▶ Інфраструктура є капіталомістким сектором і часто вимагає приватних інвестицій. Україна може наслідувати приклад сусідніх країн і розвиватися так само, як Білорусь чи Польща з точки зору транспортної інфраструктури.

Проєкти, пов'язані з міжнародними проєктами ДПП та СП щодо залізничних вокзалів

Перелік проєктів (1/2)

	Проектування та будівництво вокзалу Балтика Центральна (включаючи будівлю центрального вокзалу, залізничний міст та колійні роботи).	СД
	Перепланування вокзалу у Бірмінгемі для збільшення пропускної спроможності вокзалу на 50%.	СД
	Реконструкція Північного вокзалу, одного з головних вокзалів Парижа. Облаштування площі з магазинами, ресторанами та кафе.	ДПП
	Майбутнє перепланування залізничних вокзалів Нагпур, Гваліор, Амрітсар та Сабарматі за моделлю ДПП.	ДПП

Перелік проєктів (2/2)

	Гранді Стазіони - проєкт реконструкції залізничних вокзалів по всій Італії та розвиток з точки зору комфорту та пропускної спроможності.	СД
	Повна реконструкція залізничного вокзалу Сопота, включаючи будівництво магазинів, кас, метро автостоянки та готелю.	ДПП
	Будівництво інтегрованого транспортного вузла включно з автобусним терміналом та автостоянкою.	ДПП
	Будівництво 9-кілометрового тунелю в межах залізничного метро Мельбурна, що сприятиме збільшенню кількості поїздів на день.	ДПП

Будівництво залізничного контейнерного терміналу в Білорусі

Буде побудовано залізничний термінал в індустріальному парку «Великий Камень» під керівництвом Duisport разом зі своїми партнерами China Merchants China-Belarus, білоруською державною залізницею та швейцарською компанією Нурас.



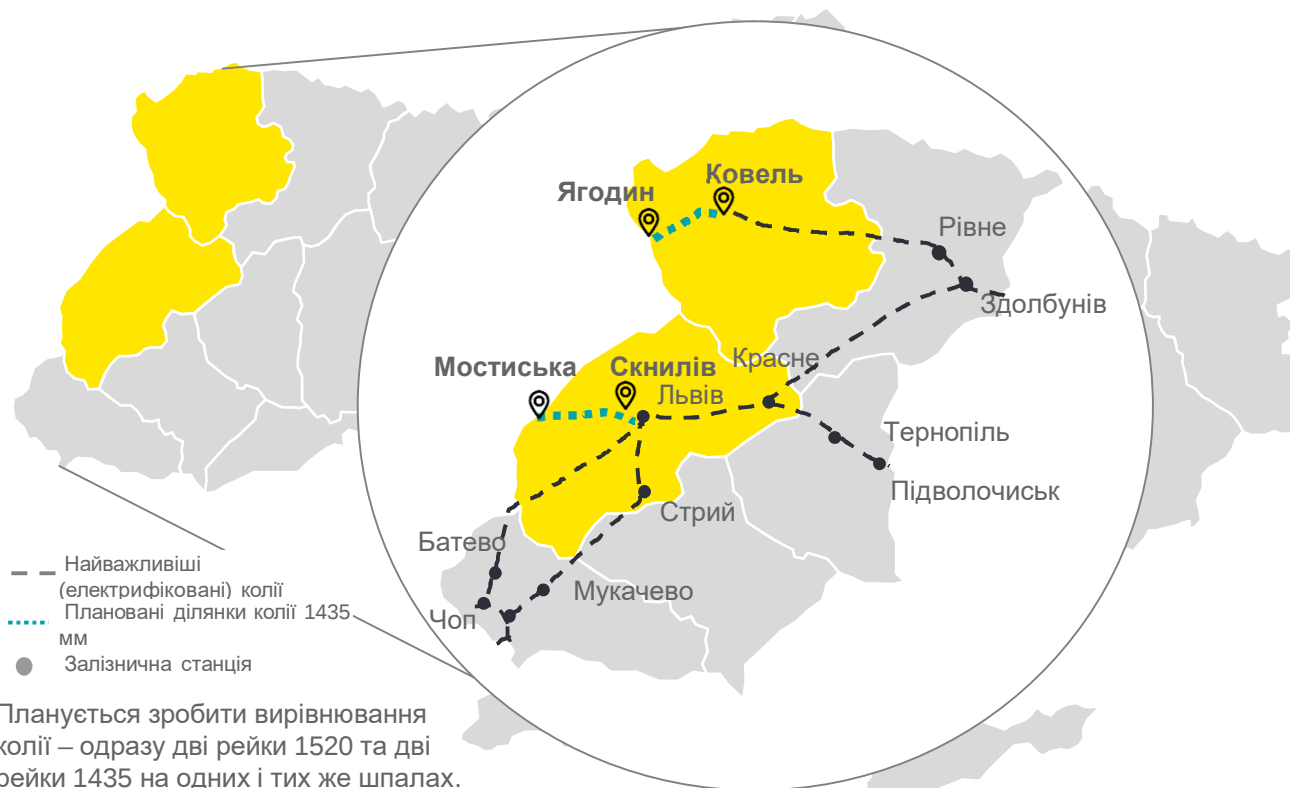
Джерело : Duisport, публічні джерела

80-гектарний логістичний парк включатиме бімодальний термінал площею 30 га з початковою щорічною потужністю 180 000 стандартних контейнерів (TEU), яку можна збільшити до 500 000 TEU. Інші 50 гектарів підуть на залучення логістичних компаній.

Очікується що термінал буде введений в експлуатацію в 2021 році.

2.1.4. Залізниці

Європеїзація українських залізниць сприятиме міжнародній торгівлі з Україною, але потребує додаткових інвестицій



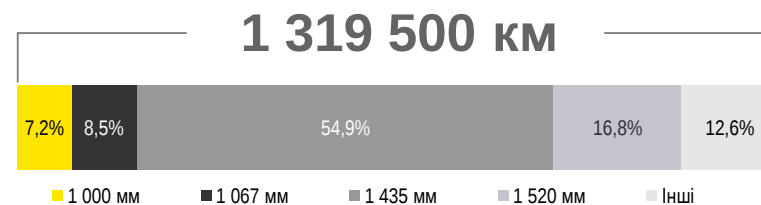
Планується зробити вирівнювання колії – одразу дві рейки 1520 та дві рейки 1435 на одних і тих же шпалах.

Приклад 4-рейкової колії



Джерело : Відкриті джерела

Розбивка залізниць світу по ширині колії



Джерело : Центральне розвідувальне управління, розрахунки та аналіз ЕУ

Потреба в модернізації залізниць

Український залізничний парк рухається колією 1520 мм, яка залишилася в Україні з часів СРСР. У той же час у більшості країн в світі - 1435 мм.

Прокладання колії відповідно до європейських стандартів дасть можливість відправляти потяги безпосередньо до Європи без зміни колісних пар. Така модернізація створить стимул для розвитку виробництва та створення мультимодальних транспортних вузлів.

Останні проєкти в Україні

Вже існують два проєкти. Перший передбачає будівництво колії від Скнилів (передмістя Львова) до станції Мостиська (біля кордону з Польщею) довжиною близько 69 км з очікуваною вартістю 900 млн грн. Очікується, що другий з'єднає промислове місто Ковель (Волинська область) з містом Ягодин (біля кордону з Польщею). Довжина становить 70 км із приблизною вартістю 54,2 млн дол. США.

Потенційно українська влада розглядає можливість побудови 1435 мм колії до Києва, Одеси, Львова, Харкова та Дніпра.

Європейська/Міжнародна колія

Більше половини залізниць у світі мають колію 1435 мм. Вона широко використовується в Європі, США, Африці та на Далекому Сході, тоді як колія 1520 мм залишається в основному в країнах Східної Європи. Інші типи колії використовуються здебільшого в Південній Африці (1000 мм) та на Близькому Сході (1676 мм).

2.1.4. Залізниця

Законодавство та законодавчі ініціативи щодо залізничної

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року

- ▶ Вказує, що умови взаємного доступу на ринок залізничного транспорту мають визначатися можливими у майбутньому спеціальними угодами в галузі залізничного транспорту
- ▶ Передбачає імплементацію законодавства ЄС, зокрема, Директиви 2004/49/ЄС (скасовано Директивою (ЄС) 2016/798), Директиви 91/440/ЄЕС та Директиви 95/18/ЄС (скасовані Директивою 2012/34/ЄС) до 31 жовтня 2022 року, зокрема:
 - ▶ Рівний доступ перевізників до залізничної інфраструктури
 - ▶ Запровадження органу та системи ліцензування залізничних перевізників, що забезпечать рівний доступ перевізників до залізничної інфраструктури
 - ▶ Рівну конкуренцію на ринку залізничного транспорту
 - ▶ Заборона сумісництва діяльності оператора інфраструктури залізничного транспорту та оператора рухомого складу
 - ▶ Незалежне управління залізничною компанією ПАТ "Укрзалізниця" (УЗ)

Закон "Про залізничний транспорт" (№ 273/96-ВР від 4 липня 1996 року)

- ▶ Встановлює економічні та фінансові засади діяльності залізничного транспорту, містить правила транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України, а також права й обов'язки підприємств залізничного транспорту
- ▶ Магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди є державною власністю. Такі об'єкти закріплюються за УЗ на праві господарського відання та не підлягають приватизації
- ▶ УЗ не може відчувувати, передавати в користування, оренду, лізинг, концесію, управління, заставу, вносити до статутного (складеного) капіталу суб'єктів господарювання майно, що є державною власністю та передано УЗ на праві господарського відання, а також вчиняти інші правочини, наслідком яких може бути відчуження такого майна

Закон "Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" (№ 4442-VI від 23 лютого 2012 року)

- ▶ Передбачає, що акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування утворюється за рішенням КМУ
- ▶ Містить положення щодо статусу та операцій із майном залізничного транспорту загального користування, формування статутного капіталу та управління/функціонування підприємств залізничного транспорту

- ▶ Порядок списання, відчуження, передачі в користування, оренду, концесію, розпорядження майном, внесеним до статутного капіталу товариства і придбаним залізничною компанією, визначається КМУ

Закон "Про транспорт" (№ 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року) визначає склад залізничного транспорту та його землі

Закон "Про ліцензування видів господарської діяльності" (№ 222-VIII від 2 березня 2015 року) зобов'язує отримувати ліцензії для перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом

Статут залізниць України, затверджений Постановою КМУ № 457 від 6 квітня 1998 року визначає права та обов'язки підприємств залізничного транспорту, а також юридичних та фізичних осіб, що користуються залізничним транспортом

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена Розпорядженням КМУ №430-р від 30 травня 2018 року

- ▶ Передбачає часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт
- ▶ Визначає механізм допуску (ліцензування, сертифікація безпеки) перевізників різних форм власності на ринок залізничних перевезень (ще не запроваджений)
- ▶ Визначає структурну реформу УЗ а саме фінансове та організаційне розділення оператора залізничної інфраструктури та перевізника (ще не запроваджено)

Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 від 27 грудня 2006 року містить положення щодо перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти залізничним транспортом загального користування

Проект Закону "Про залізничний транспорт України" № 1196 від 29 серпня 2019 року надає перевізникам доступ до залізничної інфраструктури на недискримінаційних засадах за умови отримання сертифікату безпеки та/або сертифікату авторизації та Проект Закону "Про залізничний транспорт" № 1196-1 від 6 вересня 2019 року (альтернативний) наділяє нещодавно створену Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, додатковими функціями (ліцензування, контроль за рівним доступом до стратегічної інфраструктури тощо). Також цим Проектом передбачено новий вид обов'язкового страхування (страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів та третіх осіб)

Ці законопроекти розроблені з метою наближення національного законодавства до законодавства ЄС та відкриття залізничного ринку. Європейська комісія у своєму у своєму Звіті щодо імплементації Угоди про асоціацію наголосила, що розгляд цих проектів залишається заблокованим у Парламенті

Комітет з питань інтеграції України з Європейським Союзом рекомендує врахувати положення Директив № 2004/49, 91/440, 2008/57, 2007/59, 95/18 під час доопрацювання цих законопроектів

2.1.5. Аеропорти



2.1.5. Аеропорти

Україна має розгалужену повітряну інфраструктуру, але більша її частина перебуває у публічній власності та вимагає реконструкції



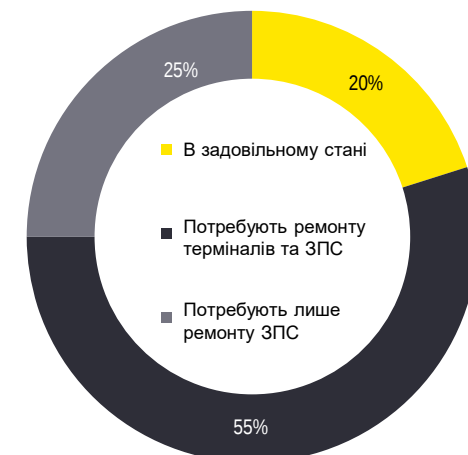
Власність на злітно-посадкові смуги

Всі злітно-посадкові смуги, як стратегічні об'єкти, належать публічній стороні, не зважаючи на власника або оператора терміналів аеропорту. Таким чином, розвиток аеропортів в значній мірі залежить від готовності публічної сторони інвестувати в реконструкцію злітно-посадкових смуг у разі потреби.

Основні факти

- ▶ Після розпаду СРСР Україна успадкувала 50 аеропортів. В даний час функціонує лише 20 з них;
- ▶ Аеропорт Київ-Бориспіль є провідним українським аеропортом. На нього припадає більше половини пасажирських повітряних перевезень в Україні;
- ▶ Близько 98% пасажирських перевезень і практично всі вантажоперевезення зосереджено в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ-Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпро)
- ▶ Враховуючи відсутність систематичних капітальних інвестицій у повітряну інфраструктуру, більшість регіональних аеропортів потребують значних ремонтних робіт;

Стан аеропортової інфраструктури



Джерело: МІУ, публічні джерела, аналіз ЕУ

2.1.5. Аеропорти

COVID-19 вплинув як на українську, так і на світову авіацію. Незважаючи на початок відновлення галузі, перспективи невизначені

Основні факти про вплив COVID-19 на промисловість

З моменту переростання COVID-19 в пандемію, країни у всьому світі запровадили локдаун та надали розпорядження про перебування вдома, а також закриття кордонів. Обмеження, пов'язані з COVID-19, загрожують світовій авіаційній галузі.

Глобальний вплив COVID-19

-66% пас.

Очікуване зменшення трафіку у 2020р.

Джерело: IATA, Airports Council International (ACI)

84 млрд дол.

Очікуваний сукупний чистий збиток авіакомпаній в 2020 році

27%

Європейським аеропортам загрожує банкрутство

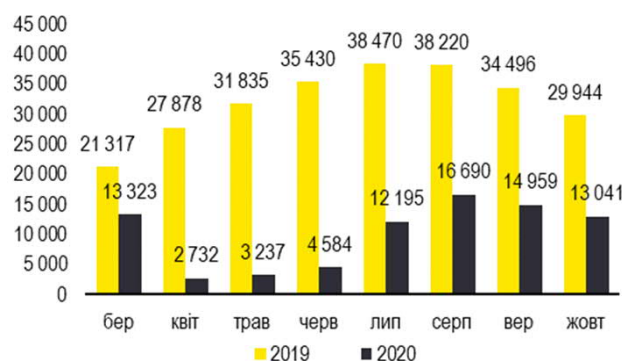
Вплив COVID в Україні

За прогнозами IATA, український повітряний рух може скоротитися на 55% у 2020 році.

Майже 80% доходів аеропорту безпосередньо пов'язані з обсягами перевезень. Таким чином, доходи аеропортів зменшуються разом із перевезеннями. За останніми доступними даними найбільших українських аеропортів:

- Бориспіль (КВР) - має щомісячні прямі збитки 130-150 млн грн 80% персоналу перебуває в режимі примусового простою, отримуючи частку своєї заробітної плати.
- Жуляни (IEV) - зіткнулися з проблемами платоспроможності, довелося звільнити 50% персоналу, щоб уникнути банкрутства.

Авіарейси в Україні



Локдаун в Україні

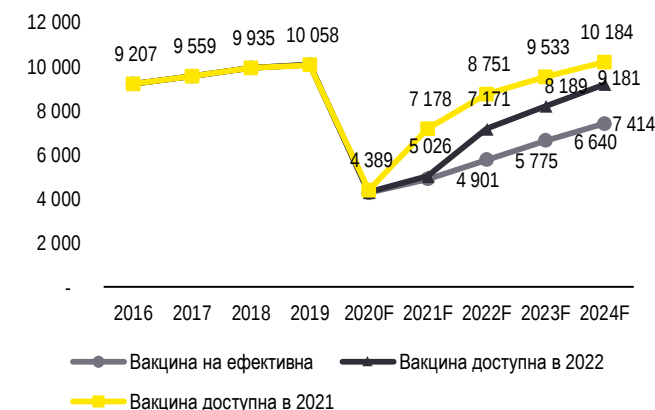
З 18 березня 2020 р. Україна припинила цивільне повітряне сполучення. Обмеження були скасовані на початку червня, коли Урядом було відновлено внутрішні зв'язки, а через два тижні - міжнародні.

Майбутні перспективи

Відновлення авіаційної галузі від наслідків COVID-19 в значній мірі залежить від наявності вакцин/методів з доведеним успіхом у лікуванні COVID-19.

EUROCONTROL опублікував три сценарії майбутнього європейських повітряних перевезень.

Прогноз авіарейсів у ЄС28



Джерело: EUROCONTROL (станом на листопад 2020р.)

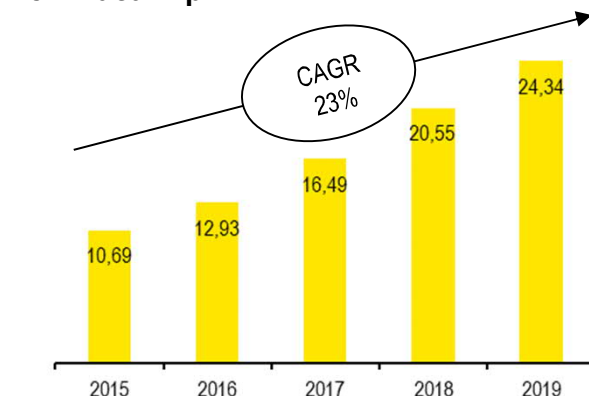
Повне відновлення очікується не раніше середини 2023 року, за найкращим сценарієм (вакцина доступна в середині 2021р.). Інші сценарії:

- Вакцина доступна в середині 2022 року, повне відновлення - у 2026 році;
- Вакцина не ефективна, відновлення в 2029 році.

2.1.5. Аеропорти

Останні роки український повітряний рух постійно зростає. Основним фактором стало посилене проникнення європейських лоукостерів

Трафік аеропортів України 2015-2019, млн пасажирів



Джерело: Державне авіаційне управління України

10 найбільших аеропортів України у 2019 році, млн пасажирів



Джерело: Офіційні сайти аеропортів, аналіз ЕУ

Основні факти

Пропозиція на повітряному ринку України збільшилася вдвічі у 2015-2019 рр. Макроекономічний розвиток та збільшення частки ринку бюджетних перевізників (тобто Wizz Air та Ryanair) були головними факторами, що сприяли зростанню повітряного руху в Україні.

Структура міжнародних повітряних сполучень України у 2018 році

Бюджетні перевезення, 30%

Регулярні перевезення, 70%

Джерело: Ukraineinvest

- ▶ З 33 нових маршрутів, відкритих авіакомпаніями з міст України у 2019 році, 29 були відкриті міжнародними компаніями.
- ▶ Нова українська авіакомпанія SkyUp була започаткована в 2018 році, як лоу-кост перевізник.
- ▶ П'ять найбільших аеропортів України (KBP, IEV, LWO, ODS, HRK) отримали найбільшу вигоду від збільшення частки ринку лоукостерами та збільшили свою присутність на міжнародному ринку.
- ▶ Менші аеропорти розвивали внутрішні перевезення більше, ніж міжнародні, через обмеження інфраструктури та необхідність заповнення аеропорту Бориспіль.

Міжнародні перевезення домінують у пропозиції найбільш значних аеропортів. За даними Державної служби статистики України, у 2017 році (останні доступні дані) 90% українців, які подорожують за кордон, прямують до Європи, а саме:

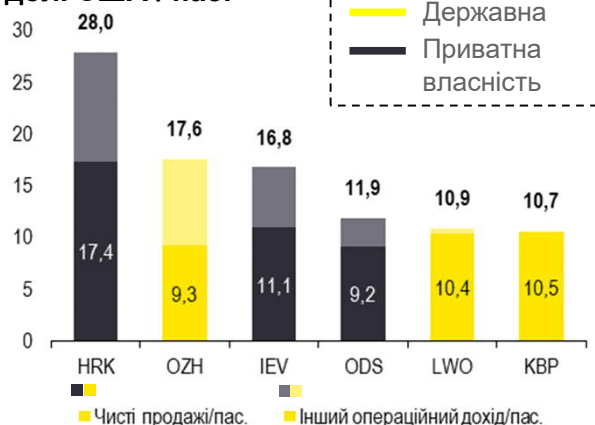
- ▶ 37,8% до Польщі;
- ▶ 16,6% до Російської Федерації;
- ▶ 11,8% до Угорщини;
- ▶ Іншими важливими країнами є Республіка Молдова (6,4%), Білорусь (4,5%), Туреччина (4,5%), Румунія (4,0%), Словаччина (3,2%), Єгипет (2,8%) та Німеччина (1,3%)

Ще існує очевидний потенціал для подальшого розвитку лоу-кост операторів в Україні, оскільки вони мають обмежену присутність порівняно з іншими більш зрілими ринками, переважно у другорядних аеропортах, таких як OZH, DNK, KHE, IFO.

2.1.5. Аеропорти

Державні аеропорти готуються до часткової або повної концесії, оскільки вони менш ефективні та вимагають капітальних інвестицій

Операційний дохід на пасажирів, дол. США / пас.



Джерело: EMIS, аналіз EY

Бориспіль (KBP)

Найбільший аеропорт України. Триває підготовка до концесії непрофільної інфраструктури аеропорта. Через відсутність систематичних капітальних вкладень, розвиток потужностей аеропорту ускладнений. Стратегія аеропорту передбачає 3,4 млрд євро для забезпечення його розвитку.



Трафік у 2019 р. - 15,3 млн пас.



Частка ринку - 63%



57,9% маржа EBITDA
156 млн грн чистого доходу

Недоліки державної власності

Хоча чистий обсяг продажів на одного пасажирів в аеропортах однаковий, державні аеропорти мають нижчу частку іншого операційного доходу у своїй виручці.

Причина полягає в тому, що вони як державні підприємства мають конкретні процедури призначення нового орендаря та фіксовану оренду відповідно до виду діяльності, площі та виду продукції.

Львів (LWO)

Авіаційний хаб для 7 областей західної України, розташований у стратегічному місці, недалеко від кордону зі східноєвропейськими країнами. Аеропорт запропоновано до концесії. В даний час команда міжнародних консультантів завершила попереднє техніко-економічне обґрунтування.



Трафік у 2019 р. - 2,1 млн пас.



Частка ринку - 9%



35% маржа EBITDA
23,1 млн грн чистого доходу

Муніципальні аеропорти

Державний сектор домінує у сфері аеропортів: 77% повітряного руху припадає на державні або муніципальні аеропорти. Незважаючи на значну частку ринку, державні аеропорти на операційному рівні є менш ефективними, ніж приватні, через їх відносно низьку гнучкість.

Уряд України зацікавлений у залученні приватних інвестицій до аеропортів всіх типів власності.

Існує 13 малих та середніх регіональних аеропортів. Інфраструктурні обмеження стримують їх ефективний розвиток. Найбільш типовими проблемами є поганий стан злітно-посадкових смуг та відсутність сучасних навігаційних систем.



Трафік у 2019 р. – 1,2 млн пас.



Частка ринку - 5%



Відрізняється залежно від аеропорту

Джерело: CTS, EMIS, USPA, загальнодоступні дані, розрахунки та аналіз EY

2.1.5. Аеропорти

Уряд України зацікавлений у розвитку повітряної інфраструктури: залучення приватних сторін розглядається відповідно до бюджетних субсидій

Розвиток повітряної інфраструктури в Україні

Враховуючи поганий стан повітряної інфраструктури, КМУ розглядає різні способи забезпечення капітальних вкладень в аеропорти. Ключові з них - концесії малих та середніх регіональних аеропортів та бюджетні субсидії найбільшим.

Для забезпечення джерел стабільних інвестицій у повітряну інфраструктуру Урядом планується створити аеропортовий фонд. Кошти від нього будуть спрямовані на будівництво нових аеропортів та ремонт існуючих. Пропонується поповнити Фонд акцизом на авіаційний бензин. За словами міністра, очікується, що аеропортовий фонд дозволить ремонтувати два аеропорти на рік.

Уряд України зацікавлений у розвитку авіаційної інфраструктури. Водночас держава не в змозі забезпечити необхідний обсяг капітальних вкладень самостійно.

Більшість останніх проєктів передбачають залучення приватної сторони

Концесії

Регіональні аеропорти

МІУ розглядає пілотні концесії регіональних аеропортів. В даний час група міжнародних консультантів закінчила попереднє техніко-економічне обґрунтування. До аеропортів, що розглядалися для концесії, належать:

- ▶ Львів (LWO),
- ▶ Запоріжжя (OZH),
- ▶ Рівне (RWN),
- ▶ Херсон (KHE),
- ▶ Чернівці (CWC).

Бюджетні субсидії

Дніпро

2019 року Уряд України оголосив реконструкцію інфраструктури аеропорту. Очікувана сума капітальних вкладень у 2021 р. становить близько 2 млрд грн.

Уряд збирається побудувати нову злітно-посадкову смугу. Вона буде завдовжки 3200 метрів із сучасною навігаційною системою.

Нова інфраструктура дозволить приймати літаки всіх типів, навіть в туманних умовах.

Одночасно приватний інвестор будує нові цивільні та VIP-термінали в аеропорту.

Одеса

Аеропорт реконструюється. З 2017 року Уряд інвестував близько 3,9 млрд грн у будівництво нової злітно-посадкової смуги.

Нова злітно-посадкова смуга завдовжки 2800 метрів і завширшки 45 метрів має сучасну навігаційну систему

Нова інфраструктура дозволить приймати літаки категорії D, призначені для польотів середньої та великої дальності.

Одночасно приватний інвестор побудував новий цивільний термінал, який повністю введений в експлуатацію у грудні 2019 року.

2.1.5. Аеропорти

Європейська практика показує, що найпоширенішим способом залучення приватних сторін в сектор повітряної інфраструктури є ДПП

Аеропорти України не єдині, хто стикається з проблемами розвитку інфраструктури. Останній досвід східноєвропейських країн показує, що одним із головних шляхів вирішення таких проблем є ДПП у формі концесії.

Приклад Болгарії	Приклад Чорногорії	Приклад Сербії
Уряд Болгарії уклав концесійний контракт на управління найбільшим міжнародним аеропортом країни: Софія (SOF) – 7,1 млн пас. Уряд Сербії вирішив передати аеропорт в приватне управління, та «Sof Connect» (Французько-німецький консорціум) виграв конкурс, отримавши об'єкт у концесію в липні 2020 р. Поточні плани включають перепланування та модернізацію обох терміналів аеропорту. Термінал 1 буде повністю оновлений, а Термінал 2 модернізований за допомогою найсучасніших технологій. Крім того, заходи безпеки навколо аеропорту будуть посилені шляхом вдосконалення системи паспортного контролю та запровадження більш регулярних перевірок безпеки.	Уряд Чорногорії планує заключити концесійний контракт для управління єдиними двома міжнародними аеропортами в країні: Подгоріца (TGD) - 1,25 млн пас. та Тіват (TIV) - 1,2 млн пас. 25 липня 2019 р. Уряд Чорногорії прийняв Закон про концесію, а 29 липня 2019 р. Міністерство сформувало Тендерну комісію, яка проводить процес відбору приватного партнера для Проєкту через відкритий, міжнародний, конкурсний тендер. Уряд потребує досвіду приватного сектору та інвестиційних можливостей, щоб пришвидшити програму відновлення аеропортів Чорногорії, аби успішно підтримати туризм як одну з найважливіших галузей Чорногорії.	Сербський уряд уклав концесійний контракт на управління найбільшим міжнародним аеропортом країни: Белград (BEG) - 6,1 млн пас. Уряд Сербії вирішив приватизувати аеропорт, а «VINCI» (глобальний оператор аеропортів) - виграв конкурс, взявши на себе концесію в лютому 2019 року. VINCI зобов'язався перетворити аеропорт на головний авіаційний хаб у Південно-Східній Європі. Завдяки інвестиційному плану на 730 млн євро, на меті збільшення кількості пасажирів до 15 млн до 2043 р. Контракт включає фінансування, експлуатацію, технічне обслуговування, розширення та оновлення терміналу та існуючих злітно-посадкових смуг аеропорту.
 Строк - 35 років	 Строк - 30 років	 Строк - 25 років
 Інвестиції - 608 млн євро	 Інвестиції - 200 млн євро	 Інвестиції - 730 млн євро
 Форма співпраці - Концесія	 Форма співпраці - Концесія	 Форма співпраці - Концесія

Джерело: CTS, EMIS, USPA, загальнодоступні дані, розрахунки та аналіз EY

2.1.5. Аеропорти

Серед двох механізмів, які в даний час розглядаються Урядом, лише концесія є привабливою опцією для залучення ПІІ

	Концесії		Традиційні державні закупівлі	
Необхідний час	Це довготривалий процес, для повної реалізації потрібно від 1,5 до 3 років.		Швидкі перемоги.	
Ефективність бюджету	Концесія повинна мати позитивну інвестиційну цінність для держави та приватного інвестора. Бюджетна ефективність вивчається та вимірюється у техніко-економічному обґрунтуванні.		Немає гарантії, що цей механізм має позитивну інвестиційну цінність для держави, оскільки бюджетна ефективність не вивчається детально.	
Зобов'язання сторін	Усі зобов'язання, обмеження та санкції визначені в рамках концесійного договору, який захищає як приватну, так і державну сторону.		Зобов'язання, обмеження та санкції не вказані, оскільки немає підписаної угоди. Обидві сторони не мають жодних гарантій, що будь-яка з них виконає свої зобов'язання.	
Право власності на активи	Як нещодавно побудовані, так і відремонтовані об'єкти залишаються у державній власності згідно з концесійним договором.		Приватна сторона залишає за собою право власності на побудовані об'єкти.	
Конкуренція та прозорість	Концесійний договір укладається на умовах відкритої та прозорої угоди.		Інвестиції без будь-якої прозорості взаємодії між потенційно зацікавленими приватними сторонами.	



Привабливо для ПІІ



Не привабливо для ПІІ

Концесії є більш привабливими для ПІІ та ефективнішими, ніж традиційні закупівлі

Хоча розробка концесійних проєктів вимагає більше часу та ресурсів, це дозволяє державному сектору покращити бюджетну ефективність та зменшити ризики, пов'язані з проєктуванням, будівництвом та обслуговуванням активу. У той же час всі активи залишаються у державній власності, знімаючи занепокоєння державного сектору щодо втрати прибуткового активу.

Концесія є більш привабливою для іноземних інвесторів через прозорість та чесну конкуренцію. Цей механізм дозволяє створити рівні умови за допомогою чітких правил та зобов'язань для обох партнерів.

2.1.5. Аеропорти

Законодавство та законодавчі ініціативи щодо повітряного транспорту

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року

- ▶ Угода про Спільний європейський авіаційний простір (СЄАП) мала бути укладена до 31 грудня 2018 року. У жовтні 2020 року представники Мінінфраструктури поновили наміри підписати Угоду СЄАП з ЄС найближчим часом
- ▶ Угода СЄАП встановлює спільні стандарти безпеки, передбачає лібералізацію ринку та забезпечує більш ефективне та безпечне користування повітряним простором. Угода гарантує високі стандарти безпеки в Європі шляхом застосування єдиних правил та дозволить всім європейським авіакомпаніям здійснювати прямі рейси до України з будь-якої точки Європи і навпаки
- ▶ Передбачає співпрацю в розробці галузевих стратегій, заснованих на національній політиці авіатранспорту

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (Чиказька конвенція) встановлює стандарти безпеки (SARP) Міжнародної організації цивільної авіації

Повітряний кодекс України (№ 3393-VI від 19 травня 2011 року)

- ▶ Регулює відносини, пов'язані із користуванням повітряним простором України, визначає статус аеродромів та аеропортів, а також правила, що стосуються цивільних та державних повітряних суден
- ▶ Визначає, що аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності, не підлягають відчуженню, продажу та приватизації
- ▶ Цілісні майнові комплекси та окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, а також об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в оренду та концесію за умови, що їх цільове призначення не змінюється
- ▶ Державні або комунальні аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору ДПП, концесійного договору, договору оренди або бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України
- ▶ Держава має розірвати договір оренди, концесії, управління, якщо аеропорт або аеродром не використовується за цільовим призначенням або аеродром не сертифікується протягом більше 3 років
- ▶ Перелік, розмір і порядок сплати державних зборів та порядок використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях визначаються КМУ (Постанова КМУ № 819 від 29 вересня 1993)

- ▶ Вказує, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства ЄС у галузі цивільної авіації
- ▶ Встановлює перелік послуг наземного обслуговування повітряних суден, що підлягають обов'язковій сертифікації (наприклад, послуги заправлення, авіаційної безпеки, обслуговування пасажирів, багажу, вантажу та пошти)

Закон "Про транспорт" (№ 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року) визначає склад авіаційного транспорту та його землі

Закон "Про ліцензування видів господарської діяльності" (№ 222-VIII від 2 березня 2015 року) зобов'язує отримувати ліцензії для перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів авіаційним транспортом

Закон "Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності" (№ 1559-VI від 17 листопада 2009 року) встановлює порядок відчуження земельних ділянок для суспільних потреб, зокрема будівництва

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року, затверджена Постановою КМУ № 126 від 24 лютого 2016 року визначає різні види ДПП як засіб розвитку авіаційної інфраструктури та передбачає підписання угоди СЄАП у 2016 році

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена Розпорядженням КМУ № 430-р від 30 травня 2018 року передбачає реконструкцію злітно-посадкових смуг та комплексну модернізацію обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомігстральних літаків

Концепція розвитку міжнародного аеропорту "Бориспіль" на період до 2045 року, затверджена Розпорядженням КМУ № 293-р від 8 травня 2019 року

- ▶ Передбачає виділення додаткових 600 га землі для розвитку інфраструктури аеропорту
- ▶ Передбачає будівництво окремої дороги з південного боку Аеропорту до виробничо-технічної зони. Вказується можливість будівництва підземної залізничної колії до центрального терміналу
- ▶ Передбачає забезпечення обсягу пасажирських перевезень на рівні 53,9 млн на рік
- ▶ Передбачає інвестиції в аеропорт в сумі приблизно 3,4 млрд євро

2.1.6. Дороги



2.1.6. Дороги

Україна має широку та диверсифіковану дорожню інфраструктуру, яка охоплює всю країну, але вимагає значних інвестицій на відновлення



9 311 км

Загальна довжина міжнародних доріг

Джерело: СБ, Укравтодор

7 175 км

Загальна довжина національних доріг

8 493 км

Загальна довжина регіональних доріг

Основні факти

- ▶ Більшість дорожньої інфраструктури України була побудована у 1960–1970-х роках. Починаючи з 1991 року, вона погано утримувалася та недоотримувала інвестування.
- ▶ Інфраструктура дорожньої мережі України вимагає значних інвестицій та їх ефективного використання (для відновлення цієї інфраструктури потрібно приблизно 40+ млрд дол. США та 5 років)

Управління сектором

МІУ - ключова державна установа, яка розробляє та забезпечує реалізацію державної політики щодо дорожнього комплексу; Відповідальність за технічне обслуговування українських доріг розподілена між місцевими адміністраціями та центральним урядом. Держава відповідає лише за утримання національних доріг.

Відповідальність за утримання доріг

169 000 км

Місцеві адміністрації,
72%

Укравтодор,
28%

Джерело: МІУ, аналіз ЕУ

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) є головним органом виконавчої влади у сфері будівництва, реконструкції та розвитку державних доріг, представлене у всіх регіонах України.

2.1.6. Дороги

Уряд поступово збільшує державне фінансування відновлення доріг, але цього недостатньо для задоволення інвестиційних потреб

Державне фінансування дорожнього сектору

- Враховуючи поганий стан дорожньої інфраструктури та відсутність фінансових ресурсів, у 2017 році, в Україні створили Державний дорожній фонд для забезпечення стабільного фінансування дорожнього сектору.
- 2019 року Президент України розпочав програму «Велике будівництво», спрямовану на реалізацію великих проєктів та залучення значних інвестицій у дорожній сектор. КМУ розраховує на вдосконалення доріг на більш ніж 6000 км у 2020 році.

Динаміка відновлення державних та місцевих доріг, км

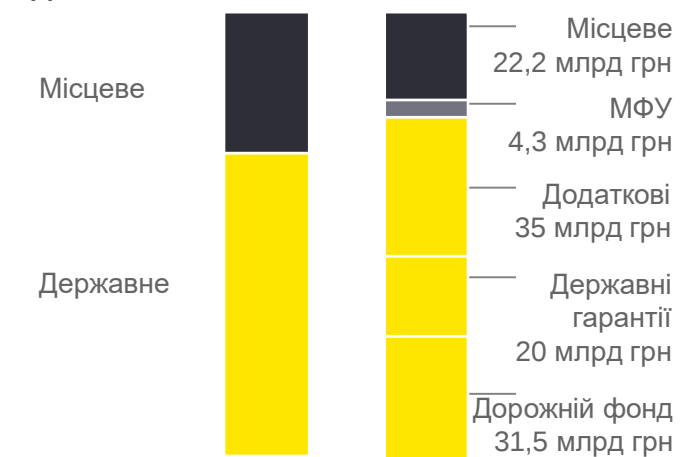


- «Велике будівництво» - дуже амбіційна програма. Однак, вона не задовольнить інвестиційні потреби. Очікуване недофінансування до 2039 р. становитиме 441 млрд грн.
- Згідно з розрахунками Світового банку, для покриття некапітальних витрат Фонду наявних джерел доходу у довгостроковій перспективі буде достатньо. Проте, нове капітальне будівництво потребуватиме додаткових джерел фінансування за рахунок або нових доходів Фонду від плати за проїзд з учасників дорожнього руху або через залучення приватного сектору.

Бюджет доріг у 2020 році

Основними джерелами фінансування дорожнього будівництва є Дорожній фонд (ДФ), який поповнюється за рахунок акцизів та прямих державних цільових програм. Крім того, Україна залучає фінансування під державні гарантії та фінансування з боку МФУ.

Довжина



Джерело: Roadppp.in.ua

Загальна операційна відповідальність за управління видатками ДФ покладається на:

- Укравтодор (60% до національних доріг);
- Обласні Державні Адміністрації (35% до місцевих доріг);
- Міністерство інфраструктури (5% на дорожні програми безпеки).

2.1.6. Дороги

Нова програма ДПП на дорогах запропонує нові проекти для приватного капіталу з прибутковою структурою та привабливою віддачею і може залучити ПІІ

Нова дорожня програма ДПП

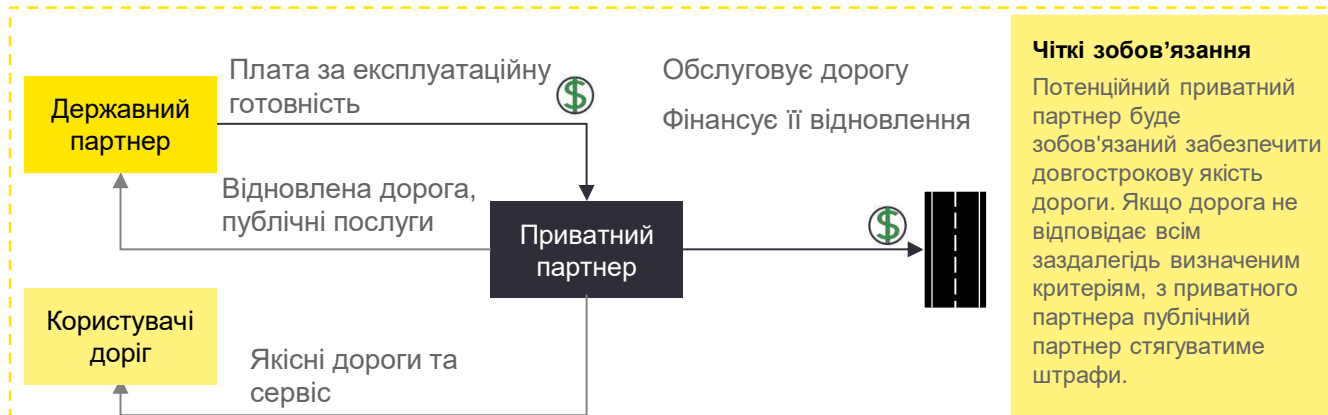
У жовтні 2020 р. Уряд оголосив Програму ДПП у дорожній галузі, спрямовану на залучення приватного сектору до розвитку дорожньої мережі України на умовах ДПП для сприяння її якісній модернізації та довгостроковому обслуговуванню за рахунок приватних інвестицій.

Основні дані щодо пропонованої програми ДПП

	Фаза №1	Фаза №2	Фаза №3
Кількість проєктів	6 проєктів	7-9 проєктів	8-10 проєктів
Часова шкала	2020-2023	2023-2025	2025-2030
Загальна довжина	1300 км+	1400-1600 км	1600-1800 км
Потенційні інвестиції	1,5-2 млрд дол. США	2-3 млрд дол. США	4-5 млрд дол. США

Джерело: МІУ

Щоб зацікавити інвесторів, фаза №1 базуватиметься на механізмі плати за експлуатаційну готовність. Вона дозволяє потенційному інвестору планувати свої майбутні грошові потоки, якщо об'єкт ДПП відповідає заздалегідь визначеним критеріям.



Джерело: МІУ

Фаза №1 деталізовано



Джерело: МІУ

- Фаза 1 розпочнеться з 2-3 пілотних проєктів. Решта проєктів повинні розпочатися із затримкою 6-9 місяців.
- Фаза 2 складатиметься лише з проєктів типу браунфілд, оскільки вони мають нижчий профіль ризику порівняно з проєктами типу грінфілд
- Складність фаз буде поступово наростати, що дозволить нарощувати потенціал ключових гравців та складати довгострокові плани на основі терміни реалізації проєктів.

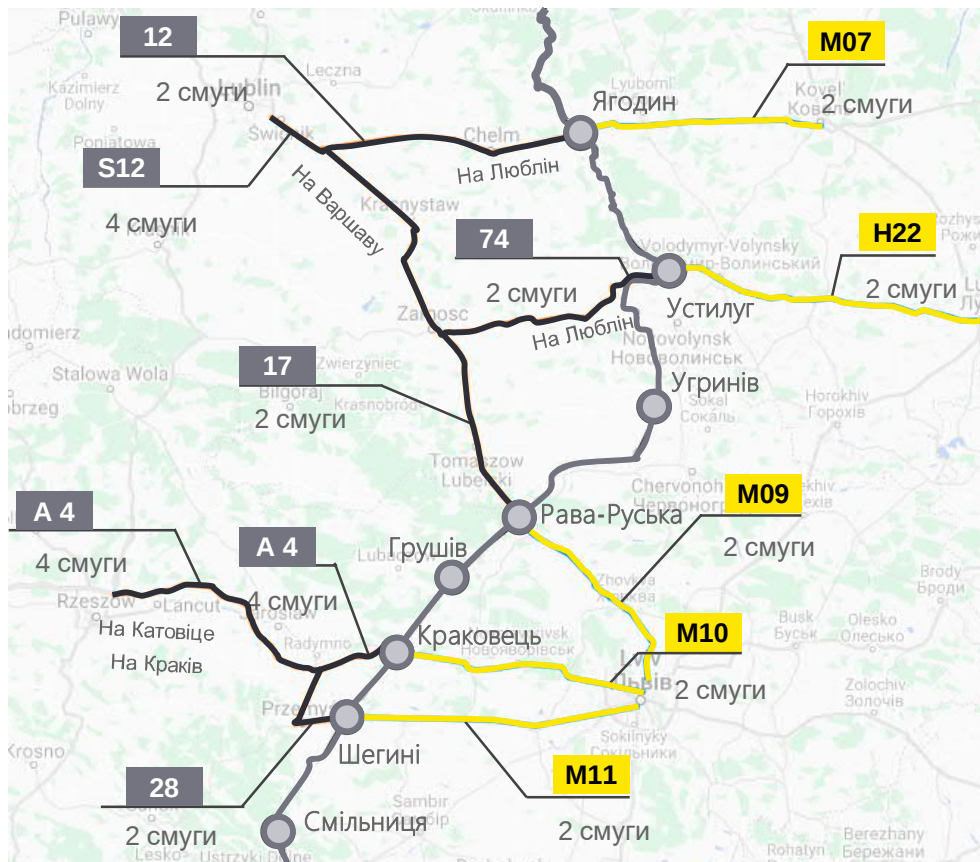
Інші знакові проєкти

- На найближче майбутнє заплановані інші знакові проєкти, такі як Київська кільцева дорога, мости в Кременчуці та Миколаєві. Для фінансування цих проєктів очікуються позики із зовнішніх джерел, але механізм ДПП також може бути застосований.

2.1.6. Дороги

Існуюча прикордонна інфраструктура та процедури контролю обмежують торговельну діяльність з ЄС. Розвиток доріг слід узгоджувати з планами Уряду щодоних

Українсько-польські пункти прикордонного контролю та навколишні дороги



Джерело: Державна міграційна служба України (ДМСУ), публічні джерела

Нав'язані державою бар'єри

Рух на ключових маршрутах західної України обмежений пропускною здатністю пунктів перетину кордону, які досягли межі своєї проектної спроможності та не дозволяють збільшити рух на дорогах. Отже, потенціал для приватних чи державних інвестицій у ці дороги обмежений.

Контрольний пункт	Час проходження, годин (для вантажівок)**	Транзитна потужність, транспортних засобів/добу		
		Приватні транспортні засоби	Вантажівки	Автобуси
Ягодин	09:12	3 000	800	75
Устилуг	-	700	-	44*
Угринів	-	564*	2*	13*
Рава-Руська	09:39	3 850	250	100
Грушів	-	1 008	-	-
Краковець	08:36	2 000	500	100

*Актуальні дані за 1 квартал 2020 р.

**Фактичні дані про проходження митного контролю вантажівок до 03.07.2020.

Джерело: Державна міграційна служба України (ДМСУ), публічні джерела

Для усунення існуючих прогалів у розвитку, Уряд вже планує оновити пункти контролю та збільшити їхню пропускну спроможність.

2.1.6. Дороги

Законодавство та законодавчі ініціативи щодо дорожньої інфраструктури (1/3)

[Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року](#)

- ▶ Вказує, що умови взаємного доступу на ринок для автомобільного транспорту будуть визначені можливими у майбутньому спеціальними угодами в галузі автомобільного транспорту
- ▶ Передбачає імплементацію законодавства ЄС, зокрема, [Директиви 2008/96/ЄС](#) до 2024 року (вдосконалення безпеки дорожньої інфраструктури), [Директиви 2004/52/ЄС](#) та [Рішення Комісії 2009/750/ЄС](#) до 2024 року (електронні системи плати за проїзд автомобільними дорогами), [Директиви 1999/62/ЄС](#) до прийняття рішення про введення плати за проїзд автомобільними дорогами (плата за проїзд великовантажними транспортними засобами)

Закон "Про автомобільний транспорт" (№ 2344-III від 5 квітня 2001 року)

- ▶ Регламентує державне регулювання та контроль автомобільного транспорту, розвиток автомобільного транспорту та інвестиційної політики, класифікацію та реєстрацію транспортних засобів
- ▶ Визначає, що розвиток автомобільного транспорту забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для: надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту, придбання транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту, стимулювання розвитку ринку відповідних послуг
- ▶ Інвестиційну політику на автомобільному транспорті, спрямовану на виконання положень загальнодержавних програм розвитку, реалізують органи виконавчої влади на конкурсних засадах у порядку, визначеному КМУ (не імplementовано)
- ▶ Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті реалізують суб'єкти господарювання шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів

Закон "Про автомобільні дороги" (№ 2862-IV від 8 вересня 2005 року)

- ▶ Класифікує автомобільні дороги загального користування, визначає функції органів управління автомобільними дорогами, порядок переведення автомобільних доріг загального користування до розряду платних
- ▶ Встановлює, що автомобільні дороги загального користування можуть передаватися в концесію
- ▶ Встановлює, що будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг здійснюються згідно з дозволом Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) та за погодженням з Національною поліцією

- ▶ Довжина альтернативних автомобільних доріг (їх ділянок), що забезпечують безоплатний проїзд, не може перевищувати більш як удвічі довжину платної автомобільної дороги, за винятком, коли мости та тунелі становлять більше половини платної дороги

Закон "Про дорожній рух" (№ 3353-XII від 30 червня 1993 року)

- ▶ Встановлює правила щодо будівництва, реконструкції та ремонту доріг, вулиць та залізничних переїздів, а також основні вимоги до діяльності власників доріг, вулиць та залізничних переїздів
- ▶ Організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт доріг, зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб осіб з інвалідністю. Зменшення капітальних витрат за рахунок скорочення заходів, що впливають на безпеку дорожнього руху, забороняється
- ▶ Проекти щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів підлягають експертизі та погодженню в органах державного нагляду

Закон "Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності" (№ 3392-VI від 19 травня 2011 року) вимагає погодження проектів щодо будівництва, реконструкції і ремонту доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах смуги відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг

Закон "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" (№ 1562-XII від 18 вересня 1991 року) визначає правові основи забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування та сільських доріг України

Закон "Про концесію" (№ 155-IX від 3 жовтня 2019 року)

- ▶ Концесії в дорожній інфраструктурі можуть передбачати будівництво та подальшу експлуатацію доріг загального користування
- ▶ Концесіонер може встановити різні тарифи за проїзд, але не максимальний розмір плати, який встановлений КМУ
- ▶ Для кожного проекту КМУ встановлює максимальні ставки плати (наприклад, [Львів-Краковець](#) та [Львів-Броди](#))
- ▶ Концесійні платежі вносяться концесіонером відповідно до умов концесійного договору, якщо інтенсивність руху на автомобільній дорозі за результатами звітного року перевищує очікувану, що визначена концесійним договором

2.1.6. Дороги

Законодавство та законодавчі ініціативи щодо дорожньої інфраструктури (2/3)

Закон "Про транспорт" (№ 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року) визначає склад автомобільного транспорту та його землі

Закон "Про ліцензування видів господарської діяльності" (№ 222-VIII від 2 березня 2015 року) встановлює, що діяльність із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом підлягають ліцензуванню

Закон "Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності" (№ 1559-VI від 17 листопада 2009 року)

- ▶ Землі для будівництва доріг можуть бути отримані шляхом:
 - ▶ Викуп за згодою власника за договором купівлі-продажу (протягом 3 років з дня прийняття рішення про викуп)
 - ▶ Примусового викупу для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності за рішенням суду (протягом шести місяців з дня прийняття рішення про викуп земельної ділянки)
- ▶ Рішення про примусовий викуп землі приймає: районна державна адміністрація, якщо земельна ділянка знаходиться в межах одного району; обласна державна адміністрація, якщо ділянка знаходиться на території двох чи більше районів; або КМУ, якщо земельна ділянка знаходиться в межах двох або більше областей
- ▶ Вартість земельної ділянки може бути відшкодована у грошовій формі або шляхом надання у власність іншої рівноцінної земельної ділянки чи об'єкта нерухомого майна, вартість яких враховується при визначенні викупної ціни

Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затверджена Розпорядженням КМУ № 34-р від 11 січня 2018 року передбачає реконструкцію та розвиток доріг загального користування державного значення для їх інтеграції з європейськими транспортними системами та підвищення рівня безпеки руху, швидкості, комфорту та рентабельності перевезень

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена Розпорядженням КМУ № 481-р від 14 червня 2017 року, План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджений Розпорядженням КМУ № 231-р від 28 березня 2018 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджена Постановою КМУ № 435 від 25 квітня 2018 року

- ▶ Передбачає систему фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі (в процесі)
- ▶ Передбачає розроблення національної інтерактивної карти автомобільних доріг загального користування (не виконано)

- ▶ Розроблення проектів Концепції та Національної програми інфраструктурних рішень для уразливих учасників дорожнього руху (не виконано)

Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, затверджена Розпорядженням КМУ 1096 від 20 серпня 2008 (зі змінами Розпорядження КМУ № 432-р від 31 березня 2015) та План заходів щодо реалізації Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, затверджений Розпорядженням КМУ № 739 від 3 серпня 2011 (зі змінами Розпорядження КМУ № 837-р від 31 жовтня 2012)

- ▶ Передбачають розвиток механізмів ДПП, зокрема будівництво та експлуатацію доріг за концесією, запровадження плати за використання доріг
- ▶ Передбачають вдосконалення механізму співпраці з міжнародними фінансовими організаціями
- ▶ Створення Державного дорожнього фонду (виконано)
- ▶ Передбачають впровадження типових контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) у будівельній галузі (не виконано)
- ▶ Передбачають укладення довгострокових договорів (контрактів) про утримання автомобільних доріг державного значення за принципом забезпечення їх експлуатаційного стану відповідно до нормативно-правових актів, норм і стандартів
- ▶ Прикладами довгострокових договорів є контракти, засновані на показниках якості (OPRC), розроблені Світовим банком, щоб надати своїм клієнтам альтернативний традиційним метод забезпечення реконструкції, відновлення та обслуговування доріг. Відповідно до OPRC, більшість платежів підряднику, базуються на визначених показниках якості, що відповідають цільовому стану доріг за договором, які визначені як "рівень обслуговування"
- ▶ Лише один пілотний проєкт OPRC був спрямований на забезпечення завершення роботи з відновлення дороги М06 Київ-Чоп за європейськими стандартами, був реалізований. Договір передбачає управління та технічне обслуговування, реконструкцію, роботи з облаштування та аварійні роботи протягом 7 років

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням КМУ № 430-р від 30 травня 2018 року

- ▶ Передбачає коротко-, середньо- та довгострокове планування розвитку дорожньої інфраструктури
- ▶ Передбачає впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі кінцевих результатів

2.1.6. Дороги

Законодавство та законодавчі ініціативи щодо дорожньої інфраструктури (3/3)

Порядок відшкодування за безоплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії та розмір відшкодування концесіонеру, затверджений Постановою КМУ № 11 від 5 січня 2021 року

- ▶ Безоплатний проїзд дорогами, побудованими на умовах концесії, дозволяється:
 - ▶ Транспортним засобам органів публічної влади, швидкої допомоги або іншим транспортним засобам відповідно до концесійного договору
 - ▶ Транспортним засобам фізичних та юридичних осіб у випадку надзвичайної ситуації (катастрофи, епідемії, епізоотії та стихійні лиха)
- ▶ Концесіонер може отримати відшкодування в частині витрат на експлуатацію та утримання автомобільної дороги, які не покриваються платою за доступність або одноразовою платою за період безкоштовного проїзду в разі надзвичайної ситуації
- ▶ Розмір відшкодування концесіонеру не враховує доходів, не одержаних концесіонером за період безоплатного проїзду під час надзвичайної ситуації
- ▶ Розрахунок розміру відшкодування здійснюється під час підготовки пропозицій для концесійного проекту та враховується під час визначення граничного розміру плати за експлуатаційну готовність, плати за разовий проїзд та фінансових показників концесійного проекту

Максимальний розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, затверджений Постановою КМУ № 1312 від 23 грудня 2020 року визначає ставки плати для різних видів транспорту (наприклад, ставка плати для легкових автомобілів становить 0,023 євро за кожен кілометр)

Перелік автомобільних доріг загального користування державного значення, затверджений Постановою КМУ № 55 від 30 січня 2019 року визначає перелік міжнародних та національних доріг державного значення, а також їх індекси та протяжність

Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені Постановою КМУ № 198 від 30 березня 1994 року встановлюють, що ремонт і утримання дорожніх об'єктів (крім залізничних переїздів) у загальнодержавній власності здійснюється Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодор), а у комунальній власності - відповідними комунальними дорожньо-експлуатаційними організаціями. Постанову необхідно переглянути для погодження з останніми законодавчими змінами

Постанова КМУ "Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування" № 879 від 27 червня 2007 року встановлює порядок здійснення габаритно-вагового контролю, ставки плати за проїзд транспортних засобів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, та порядок тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів на ділянках доріг загального користування

Загальні умови укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, затверджені Постановою КМУ № 668 від 1 серпня 2005 року

- ▶ Ці умови є обов'язковими під час укладення та виконання відповідних договорів незалежно від джерел фінансування будівництва або форми власності замовника чи підрядника
- ▶ Правила, що встановлені міжнародними договорами, мають переважну силу над положеннями цієї Постанови (наприклад, стандарти FIDIC)

Програма ДПП у дорожній галузі

- ▶ Основною метою програми є запуск механізмів ДПП для дорожніх проєктів в Україні
- ▶ Передбачає механізм плати за експлуатаційну готовність, тобто фінансування будівництва та довгострокового обслуговування обраних доріг приватним інвестором. Після завершення початкових робіт інвестор отримує плату за експлуатаційну готовність (сума, визначена договором, що залежить від дотримання інвестором показників ефективності (KPIs) та технічних вимог)
- ▶ Перша частина Програми направлена на внесення змін в законодавство, друга концентрується на підготовці та імплементації пілотних проєктів у дорожній галузі

Проект Закону "Про мультимодальні перевезення" № 4258 від 23 жовтня 2020 року (знаходиться на розгляді Парламенту)

- ▶ Визначає, що мультимодальне перевезення – це перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, яке дозволяє здійснювати перевезення вантажу за одним перевізним документом
- ▶ Передбачає розвиток мультимодальних терміналів (виробничо-перевантажувальний комплекс, який використовується під час мультимодального перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання вантажів, тощо) шляхом застосування механізмів державної підтримки
- ▶ Під час надання послуг мультимодальних перевезень, оператор мультимодального перевезення відповідає за вантаж з моменту прийняття до моменту його видачі одержувачу
- ▶ Парламентський комітет з питань інтеграції України з Європейським Союзом встановив, що мета Проекту Закону відповідає міжнародним зобов'язанням України, але потребує суттєвого доопрацювання для узгодження з положеннями Директиви 92/106/ЄЕС (наприклад, щодо термінології, щодо можливості звільнення від податків або їх відшкодування та щодо умов транспортної операції власними силами)

2.1.7. Висновки



2.1.7. Висновки

Проблемами на ринку праці є зниження рівня зайнятості через наслідки COVID та відсутність соціальних навичок серед існуючої робочої сили

Попит і пропозиція робочої сили

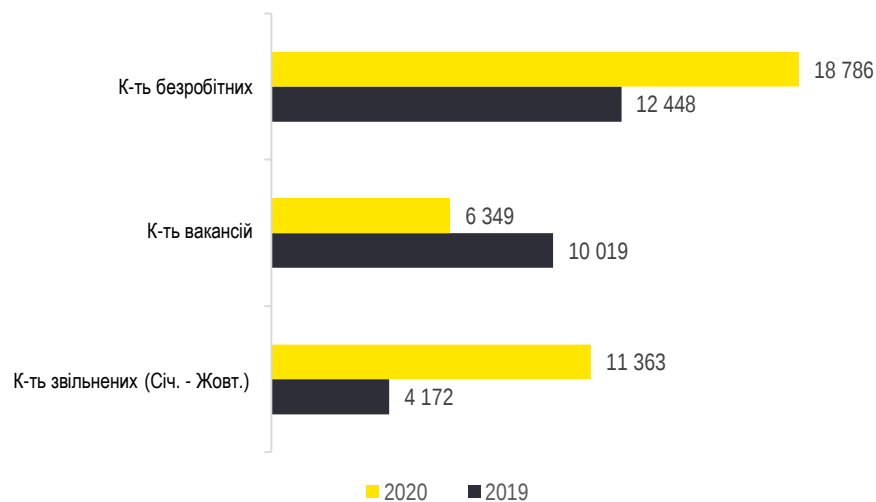
В даний час в інфраструктурному секторі працює до 620 тис. осіб. За останні 4 роки кадровий резерв дещо скоротився У секторі інфраструктури і підсекторах портової інфраструктури та інфраструктури аеропортів потрібно більше кваліфікованих співробітників.

Згідно з офіційною статистикою, у підсекторі портової інфраструктури працює 2 300 співробітників. У той же час реальна кількість українського персоналу, зайнятого в цій підгалузі, може бути вищою, оскільки більшість моряків працюють переважно в іноземних компаніях. Україна вважається однією з ТОП-5 найбільших країн-постачальників моряків.

Близько 16 тис. співробітників працювали в аеропортовій інфраструктурі в 2019 році. Тим не менше, COVID-19 справив значний негативний вплив на аеропортову інфраструктуру та сектор в цілому. Кількість звільненого протягом січня-жовтня 2020 року персоналу у секторі інфраструктури більше, ніж за той самий період 2019 року (на 170%). Через зменшення обсягів авіаперевезень аеропорт «Бориспіль» планував скоротити штат на 19%, аеропорт "Київ" - на 50% (станом на липень 2020 року).

Джерело: 1. Держстат; 2. BIMCO, BIMCO/ICS Manpower report

Кількість звільнених, вакансій та безробітних кандидатів у межах сектору інфраструктури станом на 1 листопада



Джерело: Держстат

Кількість вакансій в секторі достатньо велика (6 349 за станом на 1 листопада 2020 року) і залишається в ТОП-5 секторів за кількістю вакансій, незважаючи на зниження на 63% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Розрив між попитом та пропозицією на ці посади зростає, оскільки на одну вакансію припадає 3 безробітних (проти 1,2 у листопаді 2019 року)¹. Більше того, найближчим часом роботодавці не планують збільшувати чисельність персоналу.

Є кілька особливостей ринку праці в цьому секторі:

- Через подібні вимоги до навичок англійської мови, міжнародної сертифікації тощо, місцеві таланти в підгалузі авіаперевезень можуть бути конкурентоспроможними на світовому ринку. Світовий попит на новий персонал в авіації становитиме до 2 405 тис. (475 тис. для Європи)². Враховуючи нижчий рівень оплати праці в Україні, виїзна міграція персоналу в цій підгалузі може розглядатися як значний ризик.
- Залізничний підсектор страждає від нестачі спеціалістів та високої плінності кадрів, обумовленої низьким рівнем оплати праці та жорсткими умовами праці. Ситуація може бути врегульована шляхом популяризації підсектору серед молоді, приведення грошової винагороди в відповідність із загальним ринковим рівнем поряд з реформуванням сектора і інноваціями.

Джерело: 1. Держстат; 2. Boeing, Pilot and technician outlook 2020–2039;

2.1.7. Висновки

Хоча заробітна плата в Україні нижча, ніж у деяких сусідніх країнах, привабливість інфраструктурних професій для молоді неоднозначна

Майбутні перспективи

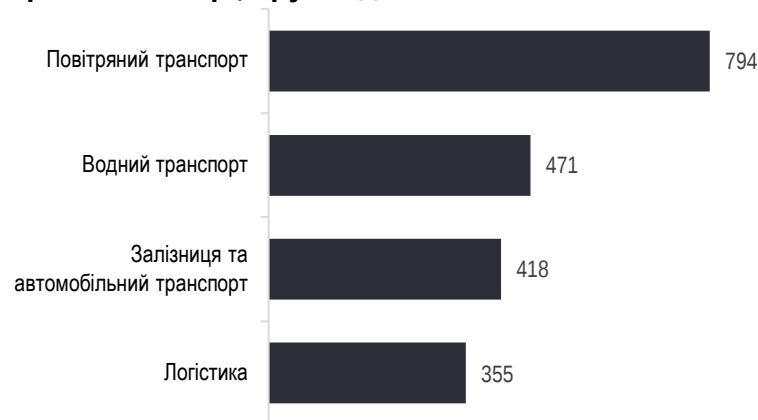
Хоча світовий попит на робочу силу в цьому секторі високий і очікується, що він зростатиме, в Україні він не має привабливості серед молоді, що може призвести до проблем зі спадкоємністю та нестачею кваліфікованих фахівців у майбутньому. Однак ситуація відрізняється залежно від підгалузі.

Кількість людей, які здобули освіту в галузі транспорту, нижча за кількість людей, прийнятих на навчання, тоді як частка цих людей із загальної кількості однакова (~5%)¹. Ця тенденція відрізняється залежно від підгалузі:

- Ми спостерігаємо зростаючу привабливість повітряного транспорту, оскільки частка людей, прийнятих на навчання, вища, ніж частка людей, які здобули освіту (8% проти 5% у межах галузі дослідження інфраструктури)
- Ця тенденція протилежна для водного транспорту, оскільки частка людей, прийнятих на навчання, нижча (24% проти 30% тих, хто перебуває в галузі досліджень інфраструктури)

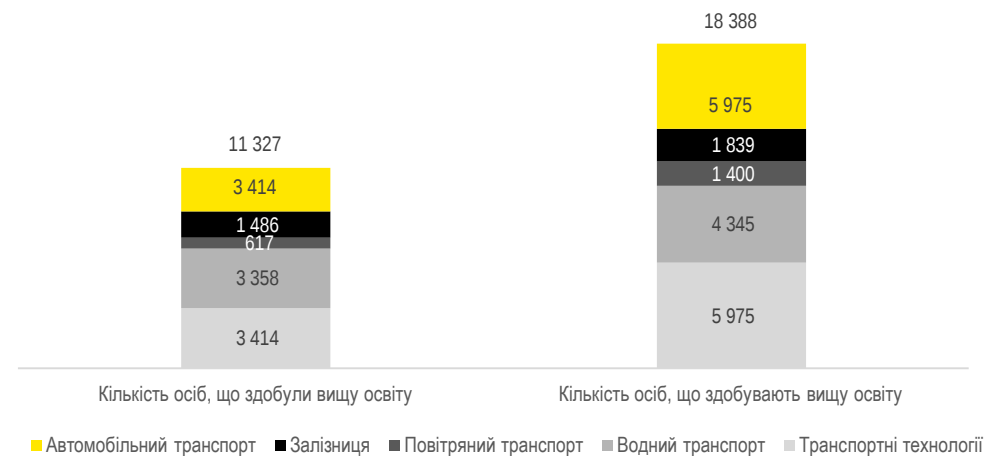
Джерело: 1. Державна служба статистики України.

Середньомісячна заробітна плата за підсекторами станом на вересень 2020 р., бруто дол. США



Джерела: Державна служба статистики України, Національний банк України

Кількість людей, які здобули вищу освіту та прийняті на навчання в галузі інфраструктури, 2020 р.



Джерело: Державна служба статистики України

Зарплата у зазначених секторах

Найвища заробітна плата в підсекторі водного транспорту (794 дол. США бруто у вересні 2020 р.), тоді як підсектор Логістики має найнижчу заробітну плату (дол. США) 355 щомісяця у вересні 2020 р.). Такий розрив можна пояснити вищими вимогами до специфічних технічних навичок у підсекторі повітряного транспорту.

Зарплата працівників підсектора водного транспорту в Україні значно нижча, ніж у деяких сусідніх країнах (наприклад, моряк нижчого рангу в Україні заробляє близько 5000 дол. США на рік проти 16000 доларів США за таку ж посаду в Польщі¹). Ця тенденція може спричинити міграцію робочої сили за кордон

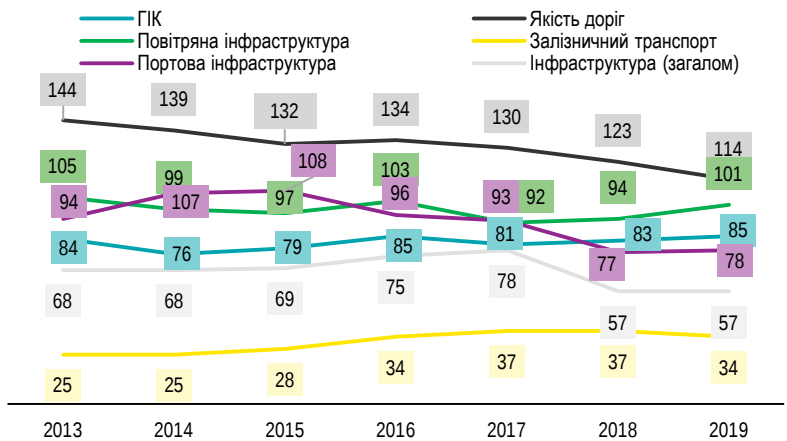
Подібно до моряків, український персонал екіпажу також має набагато нижчі зарплати, ніж їхні колеги за кордоном (наприклад, пілот авіакомпанії в Україні заробляє бруто 18000 дол. США щорічно проти 42252 дол. США в Польщі¹), що спричиняє міграцію робочої сили (переважно до Африки та Азії)

Джерело: 1. salaryexpert.com

2.1.7. Висновки

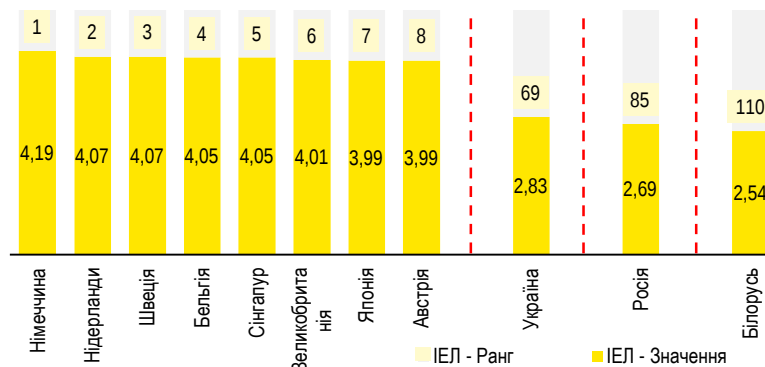
Україна зміцнює свої позиції у світових рейтингах інфраструктури, але потенціал для поліпшення зберігається

Глобальний індекс конкурентоспроможності (ГІК) 2019 - Інфраструктура



Індекс глобальної конкурентоспроможності щороку надається Світовим економічним форумом. Інфраструктура - це 1 із 12 складових, що впливають на загальний рейтинг. Далі вона розкладається за підгалузевими рейтингами

Найкращі країни за ІЕЛ 2018

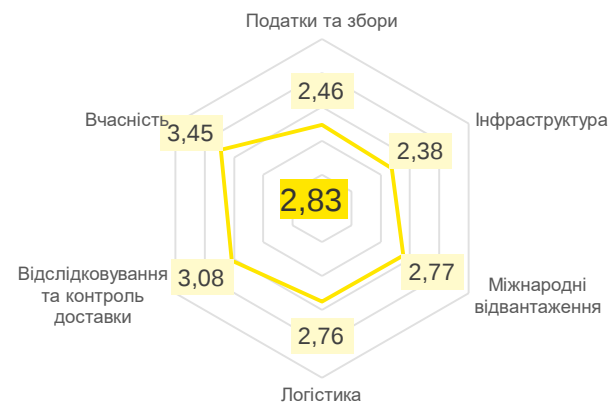


Індекс ефективності логістики (ІЕЛ) Світового банку є індексом, створеним для виявлення проблем та можливостей інфраструктури країн

Минулі та очікувані драйвери рейтингу

- В останніх рейтингах українська інфраструктура була зайняла 57-ме місце в Глобальному індексі конкурентоспроможності (ГІК) 2019 та 69-е місце в ІЕЛ 2018 (Індекс ефективності логістики), які є основними глобальними рейтингами, що характеризують розвиток національної інфраструктури, та щорічно публікуються Світовим економічним форумом та Світовим банком;
- Згідно з рейтингами СБ і СЕФ, Україна отримала низькі бали через високий рівень фізичного і функціонального зносу інфраструктурних активів. Крім того, через нерозвинену логістичну інфраструктуру і відсутність транспортно-логістичних центрів були знижені додаткові бали;
- Незважаючи на зниження рейтингу глобальної конкурентоспроможності, показник розвитку інфраструктури зріс на 21 позицію з 2017 року і залишається стабільно високими порівняно з історичним рівнем;
- Міжнародні порівняння в рейтингу ефективності логістики у 2018 році показують, що Україна посідає місце між Сербією та Єгиптом, а на пострадянському просторі стала третьою після Естонії (3,31 бали та 36 місце) та Литви (3,02 бали та 54 місця).

Розподіл ІЕЛ для України 2018 р.



За даними ГІК, конкурентні позиції України залишаються стабільними, тоді як показники в рамках інфраструктурної складової зростають. Ключовими допоміжними факторами став розвиток дорожнього господарства та портової інфраструктури. Водночас спостерігається зниження в Україні показників залізничної інфраструктури. Індекс ІЕЛ Світового банку вказує, що якість інфраструктури залишається ключовим стримуючим фактором логістичного розвитку.

2.1.7. Висновки

Враховуючи описаний аналіз ми визначили наступні ключові фактори, що впливають на потенційну привабливість сектору для інвесторів



Привабливі бізнес-моделі для приватних інвесторів

Українські інфраструктурні проекти у всіх секторах можуть забезпечити привабливу прибутковість за рахунок стабільного потоку вантажів (експорт/імпорт) та доходів, прив'язаних до твердої валюти в деяких сегментах (порти, аеропорти). Цей висновок підтверджується нещодавніми угодами в портовому секторі.



Лібералізоване регулювання ринку

У деяких підгалузях інфраструктури державне регулювання тарифів відсутнє. Наприклад, стивідорні компанії можуть встановлювати будь-яку ціну за свої послуги, яку вони вважають справедливою.



Широкий діапазон державних активів для ДПП / приватизація

Україна має своє власне «інвестиційне меню» в основних секторах інфраструктури. Урядова угода визначила понад 20 потенційних проектів у залізничному, водному, автомобільному та авіаційному секторах з різними запропонованими моделями ДПП.



Сучасне законодавство про ДПП та концесії

У жовтні 2019 р. Верховна Рада прийняла новий закон про концесії, який встановлює сучасну правову базу, що дозволяє реалізовувати концесійні проекти відповідно до найкращих практик.



Громадська увага та підтримка

Президент та Уряд підтримують відновлення інфраструктури. Таким чином, багато уваги приділяється сектору та прозорим правилам взаємовідносин між державною та приватною сторонами.

Висока іноземна увага до проєктів ДПП

310 учасників

З 43 країн та 38 компаній відвідали захід з презентації Програми ДПП у дорожній галузі

Об'єм угод у портовому секторі у 2019-2020 рр.

1 600 млн дол+

Відповідно до загальнодоступної інформації

Кількість заявлених проєктів ДПП в інфраструктурі

Більше 20

Відповідно до пріоритетних проєктів до 2023 року, затверджених КМУ



Володимир Зеленський, Президент України

Ми оголосили перші тендери на концесію «Ольвія» та «Херсонський морський порт». Також ми готуємо нові тендери для українських аеропортів та морських портів, а також концесійні проекти на автомобільні дороги.

<https://mtu.gov.ua/en/news/31123.html>

2.1.7. Висновки

Незважаючи на загальну привабливість інфраструктурного сектору, наступні бар'єри стримують його потенціал розвитку: Ринок

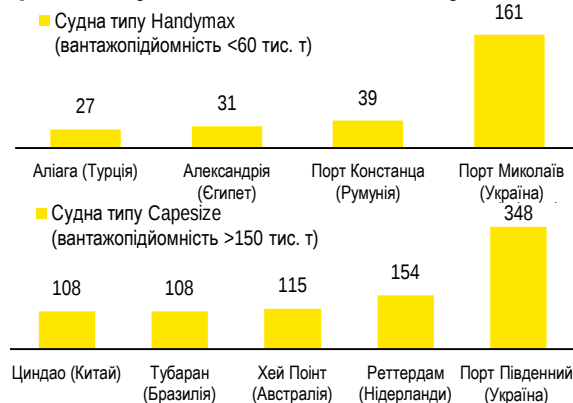
Неефективні тарифні системи

Інфраструктурні тарифи природних монополій значною мірою впливають на українську економіку. Однак відсутність незалежного органу, відповідального за тарифи та інші регуляторні заходи, уповільнює реформи.

Тарифи УЗ, розділені на класи вантажів, (незважаючи на обмежену різницю у витратах), портові збори АМПУ, одні з найвищих в регіоні, не перераховувались за прозорою методологією протягом багатьох років. Те саме питання стосується зборів в аеропортах.

Таким чином, створення Національної комісії з регулювання у сфері транспорту та впровадження найкращих практик тарифоутворення є критично важливим як для економічної стійкості державних компаній, так і для конкурентно-спроможності української економіки.

Портовий збір за судна різних класів у портах світу, 2018, тис. дол. США/судозахід



Джерело: АМПУ, Центр економічного відновлення

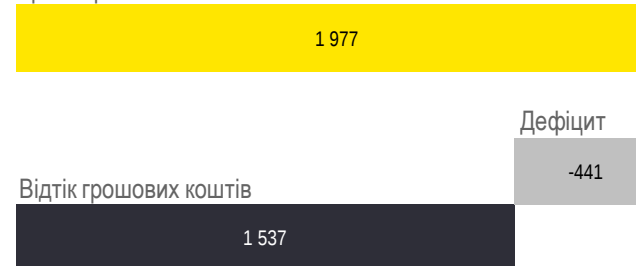
Розрив у фінансуванні

Як вже зазначалось, обсяг державного фінансування для розвитку інфраструктури є недостатнім. Таким чином, Уряд розглядає можливість створити спеціальні фонди Державного бюджету для подолання існуючого інвестиційного розриву.

Останнім прикладом такого фонду є Дорожній фонд, створений у 2017 році. Незважаючи на накопичення рекордних обсягів бюджетних ресурсів для дорожньої інфраструктури, його все ще недостатньо.

Дефіцит фінансування ДФ до 2039 р., млрд грн

Притік грошових коштів



Джерело: Укравтодор

Для вирішення питання фінансування Уряд може використовувати різні варіанти:

- ▶ Впровадити додаткові джерела фінансування, наприклад, плату за проїзд (щорічний збір за реєстрацію транспортного засобу, віньетки, плата за відстань, тощо)
- ▶ Створення нових спеціальних фондів (аеропортовий, залізничний тощо)
- ▶ Залучати приватний сектор до проєктів ДПП
- ▶ Дозволити приватні інвестиції в державну інфраструктуру на основі компенсації

Незавершені реформи

В даний час більшість державних стратегічних підприємств працюють за застарілими моделями, і їх розвиток обмежений фінансовими ресурсами держави. Однак внутрішній конфлікт інтересів, проблеми управління, перехресне субсидування збиткової діяльності впливає на весь сектор.

Таким чином, розпочаті перетворення ключових ДП, що повинні бути завершені якомога швидше:



Стратегія АМПУ 2025

- ▶ Трансформація АМПУ в АТ, що дозволить змінити підходи до управління та можливо диверсифікувати джерела фінансування проєктів розвитку портової інфраструктури.
- ▶ Перехід до моделі Порт-Лендлорд, що залучає приватних операторів до управління державними портовими активами шляхом концесії або часткової приватизації.



Трансформація УЗ

УЗ планує завершити поділ на 3 оператори - вантажний, пасажирський та інфраструктурний - до кінця 2021 року. Наступні кроки – вирішення питань неактивної та рідко використовуваної інфраструктури, реструктуризації непрофільних активів, оптимізації експлуатаційних витрат, залучення приватних інвестицій в оновлення та модернізацію інфраструктури.

2.1.7. Висновки

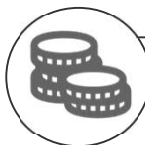
Незважаючи на загальну привабливість інфраструктурного сектору, наступні бар'єри стримують його потенціал розвитку: Юридичні питання – ДПП



Потреба у механізмах переходу від окремих договорів до ДПП (концесії)

Чинний порядок переходу від оренди до концесії є достатньо складним та має процедурні недоліки (наприклад, невідповідність/непрозорість у послідовності певних стадій та етапів, відсутній порядок прямих переговорів та підписання договору). Ці положення також не передбачають можливість переходу від спільної діяльності до концесії

Потенційні способи вирішення: (i) подальше оновлення порядку переходу від оренди до концесії; (ii) запровадження процедурних правил для переходу від спільної діяльності до концесії



Обмеження щодо концесії залізничної інфраструктури

Магістральні залізничні лінії загального користування та технологічні споруди (наприклад, залізничні станції та колії загального користування, пристрої технологічного електропостачання) перебувають у державній власності (закріплені за АТ "Укрзалізниця" на праві господарського відання) і не можуть бути приватизовані, передані в оренду або концесію

Існує ініціатива, направлена на залучення інвестицій у розвиток високошвидкісного залізничного руху в Україні

Потенційні способи вирішення: запровадження механізмів ДПП для залучення інвестицій в модернізацію залізничної інфраструктури



Заблоковані плата за експлуатаційну готовність та довгострокові бюджетні зобов'язання

Відсутність механізму плати за експлуатаційну готовність за проектами ДПП щодо аеропортів через українську бюджетну систему з короткостроковим (1-річним) плануванням

Потенційні способи вирішення: необхідно внести зміни до законодавства щодо можливості взяття довгострокових бюджетних зобов'язань для запуску механізму виплат за експлуатаційну готовність. Це повинно підвищити інтерес до проектів ДПП щодо аеропортів



Відсутність регулювання плати за проїзд платними дорогами, побудованими на умовах концесії

Закон "Про концесію" визначає, що концесіонер вносить концесійні платежі, якщо інтенсивність руху на автомобільній дорозі за результатами звітного року перевищує очікувану (част. 2 ст. 43). Однак, порядок розрахунку інтенсивності руху концесіонером не врегульовано. Існує єдиний загальний стандарт ДСТУ для загального розрахунку інтенсивності руху на дорогах, проте чітко не зрозуміло, чи він застосовується для платних доріг

Крім того, в законодавстві не визначений механізм збору плати за проїзд (в ЄС, Директива 2004/52/ЄС регламентує Європейську систему електронної оплати послуг за проїзд та встановлює типи технологій для фінансування дорожньої інфраструктури або збору плати за проїзд)

Потенційні способи вирішення: розроблення методології для визначення інтенсивності руху на платних дорогах та порядку оплати за проїзд; подальша імплементація положень Директиви 2004/52/ЄС про взаємодію систем електронної оплати за проїзд

2.1.7. Висновки

Незважаючи на загальну привабливість інфраструктурного сектору, наступні бар'єри стримують його потенціал розвитку: Юридичні питання – земля

Передача у користування земель водного фонду



Щоб почати роботи з будівництва в портах, відповідний суб'єкт господарювання повинен мати право власності або право користування на земельну ділянку дна водного об'єкту

Українське законодавство виокремлює земельну ділянку та водний об'єкт над такою земельною ділянкою. Повноваження органів влади, що надають дозволи на користування землями водного фонду чітко не розмежовані

Місцеві ради або районні/обласні державні адміністрації приймають рішення про передачу земельної ділянки у користування (ст. 123 та 186-1 Земельного кодексу), що включає такі етапи:

- ▶ Подання клопотання про надання дозволу на розробку проекту документації із землеустрою до місцевих рад або районних/обласних державних адміністрацій та отримання такого дозволу протягом одного місяця
- ▶ Укладення договору про розроблення документації із землеустрою та подання її до Державного агентства водних ресурсів України для подальшого затвердження протягом шести місяців з моменту укладення договору
- ▶ Проведення державної експертизи документації із землеустрою місцевими радами чи державними районними/обласними адміністраціями та прийняття рішення про передачу земельної ділянки у користування

Рішення щодо передачі земель акваторії морських портів у користування видає КМУ (ст. 14 Водного кодексу України)

Потенційні способи вирішення: узгодити перегляд водного і земельного законодавства для уніфікації порядку передачі земель водного фонду у користування та забезпечення узгодженості функцій відповідних органів



Неефективна процедура викупу земельних ділянок для будівництва транспортної інфраструктури

Земельна ділянка для розвитку транспортної інфраструктури може бути отримана шляхом її добровільного викупу за договором купівлі-продажу за згодою власника(ів) земельної ділянки або за процедурою примусового викупу для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності

Правила викупу достатньо складні і мають певні регулятивні недоліки та проблеми, зокрема:

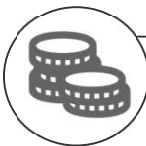
- ▶ Частковий викуп земельної ділянки (добровільний чи примусовий) згідно із Законом вимагає згоди власника земельної ділянки на розробку відповідної проектної документації. Якщо власник не надає згоду на викуп частини ділянки, необхідно провести примусовий викуп усієї земельної ділянки. Це може призвести до додаткових витрат для компенсації власнику земельної ділянки
- ▶ Закон передбачає, що у випадку примусового викупу власник повинен отримати іншу рівноцінну земельну ділянку чи будинок (якщо такі побудовані на відповідній земельній ділянці), якщо інше не погоджено з власником. Відсутні чіткі критерії для визначення рівноцінної земельної ділянки та чітка процедура щодо того, як діяти у випадку, якщо рівноцінної земельної ділянки немає, а власник не погоджується на грошову компенсацію
- ▶ Викуп земельних ділянок може вимагати внесення змін до генеральних планів населених пунктів. Такі зміни вносяться органами місцевого самоврядування за складною та трудомісткою процедурою. Це може спричинити значні затримки у всій процедурі викупу
- ▶ Існують додаткові етапи у процедурі викупу, передбачені Земельним кодексом, який передбачає отримання погодження щодо місця розташування об'єкта та площі необхідної земельної ділянки у відповідних органів влади для власників ділянки. Після цього згода власника необхідна для того, щоб розпочати переговори про викуп

Потенційні способи вирішення: спрощення порядку викупу, який вимагає отримання кількох дозволів власника земельної ділянки у випадку добровільного викупу, впорядкування процедури часткового викупу ділянок та зміни генеральних планів, перегляд правил отримання попередньої згоди для розташування об'єкта від власника ділянки, скорочення строків примусового відчуження земельних ділянок для суспільних потреб

2.1.7. Висновки

Незважаючи на загальну привабливість інфраструктурного сектору, наступні бар'єри стримують його потенціал розвитку: Юридичні питання – інше

Відсутність механізму відшкодування приватних інвестицій в об'єкти державної інфраструктури



Враховуючи недостатність коштів, приватні інвестиції в об'єкти державної інфраструктури на основі майбутньої компенсації можуть розблокувати інвестиційні проекти. Однак, порядок не врегульований належним чином і, відповідно, не працює. Наприклад, щодо портів:

- ▶ [Закон "Про морські порти України"](#) (ст. 23) передбачає можливість будівництва державних гідротехнічних споруд за рахунок приватних інвестицій з відшкодуванням витрат інвестору. Проте відсутня процедура здійснення таких інвестицій та компенсацій
- ▶ Відповідно до п. 5 Перехідних положень цього Закону, гідротехнічні споруди, які були побудовані до червня 2013 року, мали бути передані до АМПУ. Однак, інвестори повинні надати документи, що підтверджують їх право (що часто проблематично), і отримати відшкодування інвестицій
- ▶ Порядок компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, досі не затверджено. Наразі порядок [опубліковано](#) Мінінфраструктури для громадського обговорення
- ▶ Через відсутність порядку компенсації існуючі об'єкти стратегічної інфраструктури не були передані до АМПУ, а їхній правовий статус невизначений

Потенційні способи вирішення: розробити порядок внесення та компенсації майбутніх інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, а також розробити процедуру відшкодування вже здійснених інвестицій для забезпечення передачі об'єктів до АМПУ для їх подальшого розвитку

Неврегульованість застосування стандартів FIDIC

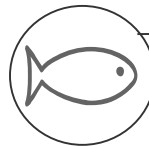


Правила, встановлені міжнародними угодами, мають переважну силу над українськими підзаконними нормативно-правовими актами

При будівництві та реконструкції автомобільних доріг загального користування можуть застосовуватися стандарти FIDIC відповідно до [порядку](#), що затверджується КМУ (не затверджений)

Потенційні способи вирішення: розробка та затвердження порядку застосування стандартів FIDIC

Неврегульованість стивідорної діяльності у рибних портах та на суднобудівних заводах



Діяльність рибних портів регулюється [Законом України "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів"](#)

Як повідомляється, морські рибні порти працюють з тими самими вантажами, що й стивідорні компанії у зв'язку із зменшенням потоку рибної продукції в Україну. Деякі суднобудівні заводи здійснюють діяльність з перевалки вантажів без відповідного регулювання. [Закон "Про морські порти України"](#) не врегульовує їх діяльність, оскільки має прогалини в регулюванні щодо надання стивідорних послуг у рибних портах та на суднобудівних заводах

Потенційні способи вирішення: узгодити розроблення відповідної законодавчої бази щодо послуг, що надаються суб'єктами господарювання, які не мають статусу операторів морських портів (стивідорних компаній)

Неврегульованість наземного обслуговування в аеропортах



[Повітряний кодекс України](#) встановлює, що авіаційні правила України повинні визначати види послуг наземного обслуговування та умови надання таких послуг

Розробка авіаційних правил щодо наземного обслуговування є також частиною наближення законодавства України до законодавства ЄС (зокрема, до [Директиви ЄС 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року про доступ до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти](#))

[Державіаслужба](#) підготувала проект Авіаційних правил щодо доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах. Цей проект, однак, досі не затверджено

Потенційні способи вирішення: затвердження Авіаційних правил щодо доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах

2.1.7. Висновки

Більше того, застосовуючи заздалегідь визначені заходи у підсекторі, можна досягти активації ПІІ для інших секторів у довгостроковій перспективі (1/3)



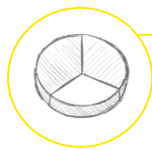
Створення нових зон вільної торгівлі

Усунення митних тарифів та нетарифних бар'єрів повинно збільшити обсяг міжнародної торгівлі та заохотити інвестувати у швидшу та безпечнішу інфраструктуру.



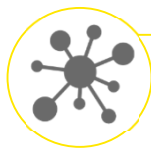
Мультиmodalність

Збільшення кількості контейнерних блок-поїздів та логістичних центрів завдяки розвитку мультиmodalних перевезень ЄС-Китай



Збільшення вантажних квот

Збільшення дозволеного обсягу торгівлі в межах існуючих торгових угод, щоб заохотити іноземних партнерів до створення додаткових потужностей з перевезення товарів.



Кластеризація

Розташування кластерів поблизу об'єктів інфраструктури стимулюватиме формування додаткових засобів обробки вантажів для оптимізації витрат та часу.

Механізми для досягнення описаних активаторів ПІІ: 1) Державно-приватне партнерство та приватизація в секторі; 2) Розвиток існуючих потужностей; 3) Перехід від оренди до концесії.

2.1.7. Висновки

Більше того, застосовуючи заздалегідь визначені заходи у підсекторі, можна досягти активації ПІІ для інших секторів у довгостроковій перспективі (2/3)



Виробництво будівельної техніки

Послідовне впровадження великих інфраструктурних програм, таких як «Велике будівництво», створює стимули для локалізації виробництва будівельної техніки в короткостроковій та середньостроковій перспективі



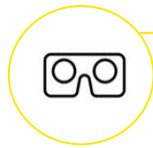
Роздрібна та оптова торгівля

Поліпшення інфраструктури створить привабливе середовище для капіталовкладень, оскільки безпечна та ефективна інфраструктура має вирішальне значення для галузі торгівлі та громад, яких вона обслуговує.



Виробництво транспортного парку

Оновлена інфраструктура створить передумови для розширення парку (громадський транспорт, вантажівки, вагони, літаки, баржі тощо), створюючи стимули для ПІІ у його виробництві.



Індустріальні парки

Подібно до того, як індустріальні парки стимулюють вдосконалення суміжної інфраструктури, сучасна інфраструктура сама створює передумови для розвитку нових індустріальних парків.

Механізми досягнення описаних активаторів ПІІ: 1) Розвиток індустріальних парків, 2) СП або угоди про локалізацію, 3) Проєкти будівництва нових об'єктів

2.1.7. Висновки

Більше того, застосовуючи заздалегідь визначені заходи у підсекторі, можна досягти активації ПІІ для інших секторів у довгостроковій перспективі (3/3)



Розширення допоміжної інфраструктури

Розвиток зосереджених промислових виробничих центрів вимагатиме створення якісної сучасної інфраструктури, включаючи відновлення та будівництво колій та під'їзних шляхів.



Розумна інфраструктура стає більш зручною для користувачів

Впровадження розумних квитків та інших розумних рішень виводить ринок з тіні, роблячи його більш прозорим, передбачуваним та привабливим для інвестицій.



Зростаючий попит на логістичні послуги

Для забезпечення повноти виробничого циклу індустриальні парки стимулюватимуть будівництво логістичних центрів та перевантажувальних комплексів.



Інтернет речей та автономні транспортні засоби

Впровадження автотранспорту безпілотного або з дистанційним управлінням потребуватиме розвитку дорожньої інфраструктури (нове маркування, захисні заходи, оновлення), потенційно також за рахунок механізмів ДПП.

Механізми досягнення описаних активаторів ПІІ: 1) Розвиток індустриальних парків, 2) Розвиток існуючих потужностей

2.1.7. Висновки

Міжнародні конференції з іноземних інвестицій та інші галузеві заходи

Подія	Розташування	Місце	Наступні дати	Опис
EBA Infrastructure day	-	Онлайн	3 грудня, 2020	Досягнення та проблеми розвитку інфраструктурного сектору України у 2020 році
ICAO Aviation Data and Analysis Seminar	Регулятори, Постачальники аеронавігаційних послуг (ANSP), Експлуатанти аеродромів, Експлуатанти літаків, Міжнародні організації та промисловість	Париж, Франція	15-17 грудня, 2020;	Поточна ситуація та тенденції розвитку авіації в регіоні ЄС, синергія між авіацією, туризмом та торгівлею. Нові виклики та потреби галузі
Port Development South East Asia Summit	Понад 200 представників портової галузі та влади зі Східної Азії	Бангкок, Таїланд	27-28 січня, 2021	Обговорення портових проєктів органами порту та операторів, розвиток портів для стимулювання регіональної торгівлі. Майбутнє водних шляхів, та днопоглиблювальних робіт
IATA World Cargo Symposium	Понад 1000 старших представників експертів авіакомпаній, експедиторів, аеропортів та регуляторів	Стамбул, Туреччина	9-11 березня, 2021	Аспекти, пов'язані з технологіями та інноваціями, безпекою та митницею, вантажними операціями і стійкістю
Український форум транспортної інфраструктури	Щорічна зустріч за участю ЄІБ, представників Мінінфраструктури та топ-менеджерів ключових гравців ринку	Київ, Україна	23 березня, 2021	Огляд сектору транспортної інфраструктури та ключових державних пріоритетів, ДПП та концесій, потенційної ролі приватного сектора в розвитку портів
Український портовий форум	Щорічна зустріч за участю Мінінфраструктури, міжнародних організацій (ІМО, ЕОМП, МАПГ) та ключових гравців ринку	Одеса, Україна	Травень 2021	Узгодження позицій державного та приватного управління в питаннях вирішення нагальних проблем морської галузі
Central and Eastern Europe infrastructure Week	100-500 урядовців, інвесторів, представників інфраструктурного сектору	Київ, Україна	27 травня, 2021	Ця подія буде зосереджена на наявних інвестиційних можливостях ринку інфраструктури країн ЦЄЄ, включаючи приватні, державні та державно-приватні інвестиції
European Environmental Ports Conference 2021	Старші представники світового портового співтовариства та судноплавних компаній, розробники екологічної політики, академічні експерти, консультанти	Роттердам, Нідерланди	16-17 червня, 2021	Обговорення того, як порти адаптуються до чинних екологічних норм та політик, що розміщуються у галузі портів. Екологічний розвиток технологій та інновацій у галузі портів. Розвиток контейнерного відвантаження
PPP AIRPORT INVESTMENTS SUMMIT 2021	Захід, присвячений виключно державно-приватному партнерству в секторі аеропортів	Стамбул, Туреччина	16-17 червня, 2021	Огляд найкращих операційних практик, інноваційних фінансових рішень для відкриття нових стратегій та технологій, розумних та зручних для пасажирів проєктів розширення аеропортів у приватно-державному секторі
7th Railway Forum Berlin 2021	Чергове засідання 1400 осіб, які приймають рішення та експертів із залізничної галузі	Берлін, Німеччина	7-8 вересня, 2021	Розширення залізничної системи, оцифровка та автоматизація, міжнародна конкуренція у залізничній галузі
GAD World	550+ представників аеропортів, інвесторів, фінансистів, регуляторів, урядів та авіакомпаній	Zurich, Switzerland	28 листопада – 2 грудня, 2021	Один з найпопулярніших світових форумів з приватизації та інвестування аеропортів
UITP Global Public Transport Summit	Понад 300 професійних спікерів, 2400 слухачів з усього світу	Melbourne, Australia	17-19 грудня, 2021	Гібридна конференція/виставка, місце збору фахівців громадського транспорту для обміну ідеями, інновацій та створення значущих зв'язків
9th European Aviation Conference	Зустріч зацікавлених сторін галузі та урядовців з усієї Європи та усього світу	Heilbronn, Germany	Грудень, 2021	Питання, що стосуються авіації, найкращі практики та практичні шляхи вирішення проблем авіаційної галузі

EY | Building a better working world

Дотримуючись своєї місії — удосконалюючи бізнес, змінювати світ на краще, — компанія EY сприяє створенню довгострокового корисного ефекту для клієнтів, співробітників і суспільства в цілому, а також допомагає зміцнювати довіру до ринків капіталу.

Багатопрофільні команди компанії EY представлені у більше ніж 150 країнах світу. Використовуючи дані й технології, ми забезпечуємо довіру до інформації, підтверджуючи її достовірність, а також допомагаємо клієнтам розширювати, трансформувати й успішно вести свою діяльність.

Фахівці компанії EY в галузі аудиту, консалтингу, права, стратегії, оподаткування і угод ставлять правильні запитання, які дозволяють знаходити нові відповіді на виклики сьогодення.

Назва EY відноситься до глобальної організації та може відноситися до однієї чи декількох компаній, що входять до складу Ernst & Young Global Limited, кожна з яких є окремою юридичною особою. Ernst & Young Global Limited – юридична особа, створена відповідно до законодавства Великої Британії, – є компанією, що обмежена відповідальністю її учасників, і не надає послуг клієнтам. Інформація про порядок збору та використання компанією EY персональних даних, а також про права, що мають фізичні особи відповідно до законодавства про захист персональних даних, доступна за посиланням eu.com/privacy. Більш детальна інформація представлена на нашому сайті: eu.com.

© 2021 ТОВ «Ернст енд Янг».
Усі права захищені.

ED None.

Інформація, що міститься в цій публікації, представлена у скороченій формі і призначена лише для загального ознайомлення, у зв'язку з чим вона не може розглядатися в якості повноцінної заміни докладного звіту про проведене дослідження й інших згаданих матеріалів та бути підставою для винесення професійного судження. Компанія EY не несе відповідальності за шкоду, заподіяну будь-яким особам у результаті дії або відмови від дії на підставі відомостей, що містяться в даній публікації. Із будь-яких конкретних питань слід звертатися до фахівця відповідного напрямку послуг.

eu.com/ua

