

**Національна рада з відновлення України
від наслідків війни**

Проект Плану відновлення України

**Матеріали робочої групи «Відновлення
та розбудова інфраструктури»**

Липень 2022

Вступ.....	3
I. Сфера залізничного транспорту	11
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення ..	11
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом «відновлення сфери залізничного транспорту»	15
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	20
II. Сфера авіаційного транспорту	29
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення (за даним напрямом)	29
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення (за даним напрямом)	30
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	35
III. Сфера морського та внутрішнього водного транспорту	53
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення (за даним напрямом)	53
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення (за даним напрямом)	56
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	63
IV. Сфера надання послуг поштового зв'язку	99
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення за напрямом сфери надання послуг поштового зв'язку	99
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом сфери надання послуг поштового зв'язку	100
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	103
V. Сфера туризму і курортів	106
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення ..	106
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом сфери туризму і курортів	108
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	113
VI. Сфера автомобільного, міського електричного транспорту, автомобільних доріг та дорожнього господарства	124
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення ..	124
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення	128
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	136
VII. Стратегічні ініціативи транспортної інфраструктури	146
1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення ..	146
2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення	149
СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ	155

Пропозиції Робочої групи з відновлення та розбудови інфраструктури до Плану відновлення України

Комітет № 1 Вступ

Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України. Так, на сьогоднішній день через бойові дії на території України та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації. Також, фактично розпочалась блокада морських портів на південному узбережжі України. Військові кораблі країни-агресора блокують судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямують до/з морських портів України.

Через блокування морських портів України вантажовідправники та перевізники вимушені змінювати логістику експортних перевезень, спрямовуючи вантажі на західні прикордонні переходи. Перевезення вантажів під час війни є складним завданням через низьку пропускну здатність прикордонних переходів на заході України.

Отже, найважливішим викликом наразі є створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускну спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни.

Також, задля відновлення, відбудови, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі ЄС необхідно провести відповідні заходи, прийняти низку нормативно-правових актів.

Метою цього плану є забезпечення гармонізації нормативно-правових актів та організаційної діяльності транспортної галузі України з країнами ЄС для задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни шляхом зміни підходів до формування транспортно-логістичних рішень та розвитку сучасної транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС.

План відновлення Робочої групи з відновлення та розбудови інфраструктури розділений за сферами, кожна з яких має свій перелік завдань, відповідно до яких підготовлені напрацювання:

- **залізничний транспорт** - розвиток перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти у внутрішньому і міжнародному сполученнях, розвиток інфраструктури залізничного транспорту, відновлення та підвищення пропускну спроможності залізничних прикордонних переходів на західному кордоні України, впровадження вимог *acquis* ЄС з метою досягнення організаційної та технічної сумісності українських та європейських залізниць, розвиток конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту;

- **авіаційний транспорт** - розвиток внутрішніх та міжнародних пасажирських повітряних перевезень, а також перевезень вантажів та пошти, лібералізація міжнародних повітряних перевезень, відновлення та розвиток інфраструктури аеропортів, зв'язку, навігації та спостереження системи

організації повітряного руху України, виконання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС;

- **морський та внутрішній водний транспорт** - створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах України, модернізація інфраструктури глибоководних морських портів, впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення із суден та створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події, розвиток припортової інфраструктури та пропускної спроможності морських портів, удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління “порт-лендлорд”, розвиток перевезень вантажів, пасажирів, пошти і багажу морськими суднами, розвиток перевезень пасажирів внутрішнім водним транспортом, розвиток, модернізація внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, розширення мережі річкових портів та підвищення ефективності наявних потужностей в річкових портах, створення умов для залучення приватних інвестицій та стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту;

- **автомобільний, міський електричний транспорт, автомобільні дороги та дорожнє господарство** - встановлення джерел фінансування будівництва та експлуатації автомобільних доріг; розвиток міського електричного транспорту, автомобільного транспорту загального користування та удосконалення системи контролю; відновлення функціонування та розбудова безпечної інфраструктури національної мережі автомобільних доріг із урахуванням інклюзивності; розвиток внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та вантажів; становлення сучасного ринку послуг; впровадження новітніх технологій та гармонізація законодавства щодо будівництва автомобільних доріг із законодавством ЄС; розвиток мережі швидкісних електрозарядних станцій;

- **надання послуг поштового зв'язку** - розвиток та реконструкція мереж і засобів поштового зв'язку, забезпечення надання послуг поштового зв'язку встановленого рівня якості;

- **туризм і курорти** - забезпечення відновлення в'їзного та внутрішнього туризму, популяризація туристичного потенціалу України в світі, забезпечення становлення туризму як високорентабельної галузі економіки України, сприяння залученню національних та іноземних інвестицій у розвиток індустрії туризму;

- **стратегічні ініціативи транспортної інфраструктури** - розвиток мультимодальних перевезень, розширення мережі транспортних коридорів, залучення інвестицій для забезпечення реалізації проєктів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури, питання тарифної політики на транспорті, розвиток інформаційних систем, модернізація та будівництво нових пунктів пропуску через державний кордон.

Поточний стан галузі/сектору:

Функціонування сфери транспорту, а також сфер поштового зв'язку, туризму та курортів зазнало суттєвого негативного впливу через військову агресію російської

федерації.

Станом на 4 травня 2022 року під контролем України залишилися найбільші порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвія, Одеський, Чорноморський, Південний. На сьогоднішній день зазначені морські порти працюють тільки для обслуговування залізничного та автомобільного рухомого складу.

Повноцінно працюють та збільшують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У мирний час на них припадало трохи менше ніж 5% експорту. Зараз вони можуть перевозити ті самі обсяги, що й у мирний час, але потенціал у дунайського напрямку великий, зважаючи на ситуацію з іншими портами.

З метою забезпечення стабільної зовнішньоторговельної діяльності Міністерством інфраструктури України зосереджено увагу на підвищенні ефективності роботи Дунайського морського кластеру. Порти, які розташовано в Дунайському регіоні (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), працюють у штатному режимі, нарощують вантажну базу, збільшують обробку суден біля причалів.

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» збільшує залучення власного флоту в експортно-імпорتنих перевезеннях, у прискореному темпі проводить його ремонт, щоб найближчим часом ввести в експлуатацію максимальну кількість суден на Дунаї.

У той же час, унаслідок блокування терористичними військами російської федерації частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, захоплений Каховський судноплавний шлюз (пошкоджене обладнання шлюзу).

Виникли умови дефіциту нафтопродуктів. Ситуація ускладнюється тим, що значна частина імпорту нафтопродуктів Україною припадала на Республіку Білорусь (від третини до двох третин з російською федерацією), з якою, внаслідок її підтримки російської федерації, Україна розірвала торговельні відносини.

Закриття повітряного простору України для польотів цивільної авіації унеможливорює операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, та призвело до призупинення надання ДП «Украерорух» послуг з аеронавігаційного обслуговування.

У зв'язку з чим, з початку воєнного стану дорожня та залізнична інфраструктура виконує надважливі функції – забезпечення можливості евакуації та переміщення населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів, забезпечення функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості. В той же час, внаслідок прийняття змін до Податкового кодексу України та Митного кодексу України державний дорожній фонд практично позбавлений джерел формування, оскільки прогнозний обсяг надходження коштів із джерел, що залишились, становить близько 0,04% від обсягу, передбаченого затвердженням розписом державного бюджету.

Також, після початку військової агресії російської федерації більшість операторів поштового зв'язку зазнали суттєвих збитків через значні руйнування об'єктів поштового зв'язку та поштової інфраструктури в зонах, де велися активні бойові дії. Частина об'єктів поштового зв'язку залишилися на тимчасово окупованих територіях. Більшість учасників ринку зіткнулися зі значним відтоком робочої сили на Півночі, Сході та Півдні України. Відбулося руйнування авіа та морських логістичних маршрутів доставки міжнародних поштових та експрес відправлень. Значно ускладнились логістика в середині країни, в тому числі через дефіцит палива.

За даними Euromonitor International, глобальний в'їзний туризм втратив 6,9 млрд доларів у 2022 році через війну в Україні. Масштаби збитків та довгострокові наслідки важко оцінити, оскільки бойові дії по всій країні тривають досі.

Ключові числові показники, вплив війни на галузь, стан реалізації програмних документів тощо

З початку війни російської федерації проти України наявні значні пошкодження транспортної інфраструктури. Так, станом на початок травня 2022 року: зруйновано або суттєво пошкоджено 6,3 тис. км залізничної мережі, зруйновано 41 залізничний міст, перестав функціонувати 21 залізничний вокзал, зруйновано понад 23 тис. км автомобільних доріг та 300 автомобільних мостів, окуповано 4 морських порти. У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни загальну остаточну кількість руйнувань наразі встановити неможливо.

Загалом з початку військової агресії росії проти України загальна сума прямих задокументованих збитків інфраструктури склала більше 88 млрд дол. США.

• залізничний транспорт:

АТ «Укрзалізниця» увійшла у воєнний період найбільшим роботодавцем країни зі штатом 231 тис. співробітників, прибутком у 17 млн. дол. США за 2021 рік, компанія забезпечувала 82% вантажних та 50% пасажирських перевезень.

За січень-квітень 2022 перевезено 65,9 млн. тонн вантажів, що становить лише 69% від рівня аналогічного періоду 2021 року. В той же час, за січень - квітень 2022 року залізничним транспортом перевезено 7,4 млн. пасажирів, що більше аналогічного періоду 2021 року на 1,5 млн. пасажирів. Найбільший приріст (64 %) відбувся у березні 2022 року за рахунок здійснення евакуаційних перевезень. При цьому такі перевезення здійснювались безкоштовно. Водночас після зниження та поступової відміни евакуаційних поїздів, пасажиропотік значно зменшився, як результат – у квітні 2022 року перевезено пасажирів на 19 % менше рівня аналогічного періоду 2021 року.

З перших днів війни АТ «Укрзалізниця» перевезено понад 7 тис. тонн гуманітарної допомоги із заходу на схід у пасажирських вагонах. Розвивається і вантажний напрямок – це більше 1400 вагонів (приблизно 70 тис. тонн) на місяць з гуманітарною допомогою, а також контейнерний напрямок, який забезпечує перевезення із сусідніх країн до Києва, Харкова, Запоріжжя та Одеси.

АТ «Укрзалізниця» забезпечує здійснення евакуації населення: за місяць в середньому перевозиться 3 млн. пасажирів, а також 40 тис. пасажирів – до сусідніх країн. На усіх вузлових пасажирських вокзалах надається необхідна допомога пасажиром, а також здійснюється розвантаження гуманітарної допомоги, надання харчування, забезпечення інвентарем.

Водночас, через воєнні дії відбулось значне падіння обсягів вантажних перевезень (за 4 місяці 2022 року на 31 % в порівнянні з аналогічним періодом 2021 року).

Фактично перервано транзитні перевезення міжнародними коридорами сполучення Азія – Європа. Транзитні перевезення залізничним транспортом за період війни (березень-квітень 2022 р.) зменшились проти рівня аналогічного періоду 2021 року на 88,4%.

Ворогом постійно наносяться цілеспрямовані ракетні удари по залізничній інфраструктурі. Станом на 5 травня 2022 року загальна вартість завданих АТ

«Укрзалізниця» збитків через знищення внаслідок агресії російської федерації активів Товариства складає 6,8 млрд. грн.

Щодо стану реалізації програмних документів, слід зазначити, що реалізацію реформи залізничного транспорту було призупинено з початком воєнного стану.

● **авіаційний транспорт:**

На сьогодні до сфери управління Мінінфраструктури входять ДП «Украерорух», ДП «МА «Бориспіль» та ДП «МА «Львів», з яких ДП «Украерорух» та ДП «МА «Бориспіль» зазнало збитків, завданих внаслідок знищення та пошкодження державного майна (інфраструктурні об'єкти, устаткування та автотранспорт) під час здійснення військової агресії російської федерації проти України.

Загалом з 19 діючих цивільних аеропортів зруйновано аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах. Орієнтовні збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання складають близько 200 млрд. грн. Реалізація проектів модернізації аеродромної інфраструктури, в тому числі в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 126, призупинена.

● **морський та внутрішній водний транспорт:**

Морські порти в Україні – це не тільки основний спосіб експорту продукції агропромислового комплексу, який приніс 27,9 млрд. дол. США у 2021 році, а й джерело експорту продукції металургії (16,0 млрд. дол. США), хімічної промисловості (2,7 млрд. дол. США), експорт мінеральних добрив (8,42 млрд. дол. США).

Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806, закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Про це відповідною нотою МЗС повідомлено Міжнародну морську організацію (ІМО), якою в свою чергу зазначену інформацію доведено до урядових та неурядових організацій країн-членів.

Вжиття зазначеного заходу спричинено неможливістю здійснювати обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища у той час, коли росія продовжує вести активні воєнні дії в даних регіонах, чим несе загрозу для людського життя і здоров'я.

Зазначені дії нанесли удар економіці України, оскільки морським сполученням здійснювалося близько 70% експорту українських виробників (орієнтовно 47,0 млрд. дол. США) та значна частина імпорту. За наявними підрахунками Україна втрачає 170 млн. дол. США в день через заблоковані порти, а орієнтовні прямі збитки, які завдано з 24 лютого 2022 року інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту державної форми власності, становлять близько 622 млн. дол. США.

У 2021 році обсяг вантажопереробки склав 153,3 млн. тонн, перевезення Дніпром - 14,4 млн тонн. Обсяг вантажопотоку, який прогнозувався на 2022 рік, очікувався на рівні 161,2 млн. тонн, річкові перевезення мали досягти 15,8 млн тонн.

Щодо стану реалізації програмних документів – фактично зупинено

реалізацію ключових програмних документів у сфері морського та внутрішнього водного транспорту (Морської доктрини та Стратегії розвитку морських портів України), не можуть бути виконані завдання Плану заходів з виконання Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України.

● автомобільний, міський електричний транспорт, автомобільні дороги та дорожнє господарство:

За оперативною інформацією, станом на 8 червня 2022 року внаслідок воєнних дій зазнали руйнувань різного характеру близько 23,9 тис. км автомобільних доріг загального користування державного значення у Волинській, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Запорізькій, Київській, Луганській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Харківській, Херсонській, Чернігівській областях.

Також зруйновано 304 мости та мостові переходи.

У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни, загальний остаточний обсяг руйнувань автомобільних доріг загального користування наразі встановити неможливо.

З огляду на поточний стан пасажирських перевезень в населених пунктах України, а також в їх передмісті, руйнування інфраструктури та знищення або пошкодження автобусів, тролейбусів, трамваїв, вагонів метро, тощо та блокування функціонування міського електричного транспорту внаслідок військової агресії російської федерації, гостро постало питання щодо необхідності комплексного вирішення проблем стабільного функціонування мережі міських та приміських маршрутів. Наразі через військову агресію російської федерації проти України орієнтовно у 40% населених пунктах припинилися пасажирські перевезення, а також залишилися без автомобільного сполучення населені пункти у 50-ти кілометровій зоні.

В умовах воєнного стану перевезення вантажів морським та повітряним транспортом тимчасово не здійснюються, а залізничним транспортом – обмежено, у зв'язку з чим вітчизняний ринок транспортних послуг трансформується у напрямі пріоритетного застосування автомобільного транспорту для здійснення перевезень вантажів (як комерційних перевезень вантажів, так і гуманітарних вантажів). Неможливість виконання транзиту територією країни-агресора та її союзника Білорусії вплинуло на логістику автоперевезень у міжнародному сполученні. Також необхідні заходи для диверсифікації постачання палива із країн Заходу. Наразі імпорту палива здійснюється в основному із Польщі, Румунії, Словаччини, Молдови та Угорщини, а показники його обсягу постійно зростають. Також, на сьогоднішній день внаслідок російської агресії Україна зазнала проблем із експортом української продукції, зокрема агропромислової продукції. Для цього необхідно розробляти альтернативні маршрути доставки вантажу до країн ЄС та інших ринків через Європу. Скасування адміністративного бар'єру у вигляді дозволів, який є стримуючим фактором для вільного ринку, є необхідним та важливим для забезпечення інтенсифікації економічних процесів, особливо в умовах воєнного часу.

Щодо стану реалізації програмних документів – Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 382, На даний час виконання планових обсягів робіт на 2022 рік фактично зупинено внаслідок воєнних дій, при цьому різного ступеню руйнувань зазнали ділянки доріг та їх складові, які були збудовані або відремонтовані в рамках реалізації програми.

● надання послуг поштового зв'язку

Після початку військової агресії російської федерації більшість операторів поштового зв'язку зазнали суттєвих збитків через значні руйнування об'єктів поштового зв'язку та поштової інфраструктури в зонах, де велися активні бойові дії. Частина об'єктів поштового зв'язку залишилися на тимчасово окупованих територіях. Більшість учасників ринку зіткнулися зі значним відтоком робочої сили на Півночі, Сході та Півдні України. Відбулося руйнування авіа та морських логістичних маршрутів доставки міжнародних поштових та експрес відправлень. Значно ускладнилася логістика всередині країни, у тому числі через дефіцит палива.

Щодо стану реалізації програмних документів – наразі відсутні програмні документи у сфері поштового зв'язку. Ключові напрямки розвитку сфери визначені в Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 року № 471.

- **туризму і курортів**

Також, 2022 рік став черговим випробуванням для сфери туризму України. У Києві, на Сході і Півдні України туристична сфера повністю зупинилася. Поки що оцінити втрати все ще складно і вони будуть залежати від кількості зруйнованих культурно-історичних пам'яток, туристичних дестинацій та терміну ведення бойових дій, розміру окупованих та замінованих територій. За перші чотири місяці року представники туристичної галузі України сплатили на 18% менше податків, ніж за аналогічний період 2021 та на 10% скоротилась кількість платників.

Ключові виклики у сфері:

- Постійне цілеспрямоване знищення об'єктів залізничної, авіаційної та аеронавігаційної, морської та внутрішньої водної, поштової, туристичної, дорожньої інфраструктури, необхідність їх відновлення;
- Розрив транспортно-логістичних ланцюгів перевезень та вимушена переорієнтація вантажних та пасажирських потоків, зумовлені блокуванням морських портів, закриттям авіаційного простору, руйнуванням транспортної інфраструктури (необхідність перенаправлення на західні автомобільні та залізничні прикордонні переходи);
- Необхідність зняття морської блокади українських портів і розблокування частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, відновлення судноплавства, розширення потужностей Дунайського морського кластеру, створення інфраструктури для збільшення обсягів вантажопотоку через р. Дунай, вирішення складних ситуацій з українськими моряками за кордоном та іноземними членами екіпажів, які знаходяться в українських морських портах;
- Необхідність забезпечення першочергових безоплатних перевезень для держави у військових та гуманітарних цілях (військові перевезення, евакуація населення, релокація підприємств, перевезення гуманітарної допомоги);
- Збереження застарілих процедур та процесів надання транспортних послуг, що не відповідають сучасним вимогам;
- Необхідність відновлення операційної діяльності українських авіакомпаній, аеропортів та відновлення надання послуг з аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України;

- Незавершене реформування галузі у відповідності до європейських директив (і в той же час брак спроможностей реалізації значної частини структурних перетворень та реформ у воєнний час);
- Відсутність туристичних потоків до України; небезпека перебування в багатьох регіонах країни;
- Скорочення джерел фінансування та необхідність забезпечення його мінімально необхідного та нормативного рівня. Підвищення ризиків для інвестицій у зв'язку з військовими діями, зниження інтересу приватних інвесторів до участі в інвестиційних проектах ДПП в Україні за рахунок безпекових та фінансових ризиків;
- Дефіцит та зростання вартості паливно-мастильних матеріалів, що призводить до зростання вартості та зменшення обсягу перевезень;
- Критичне руйнування туристичної інфраструктури, історичних пам'яток, музеїв, театрів тощо. Обмежена туристично-інформаційна мережа;
- Низький рівень інклюзивності (доступності для людей із інвалідністю та інших маломобільних груп населення);
- Недостатня інтеграція українських транспортних мереж до Європейської транспортної мережі TEN-T.

Ключові можливості:

- Відновлення автомобільних доріг та штучних споруд для прискорення відбудови оборонної, цивільної та критичної інфраструктури, забезпечення сполучення між собою населених пунктів для своєчасної доставки гуманітарної допомоги та інших вантажів;
- Відновлення авіаційних перевезень та досягнення принаймні довоєнного рівня пасажиропотоку (16, 2 млн. пасажирів у 2021 році) та транзитного потенціалу повітряного простору України;
- Збільшення пропускної спроможності, модернізація та розвиток портів Дунайського регіону;
- Збільшення та оновлення рухомого складу для забезпечення в повному обсязі потреб у відновленні економіки України;
- Будівництво та реконструкція західних прикордонних переходів, розвиток їх пропускної спроможності та вдосконалення процедур контролю та оформлення транспортних засобів (з метою налагодження логістики перевезень та перетину кордону для вантажного і пасажирського транспорту);
- Врахування в процесі відновлення інфраструктури сучасних стандартів (наприклад, для пасажирської інфраструктури – врахування вимог щодо доступу осіб з інвалідністю);
- Удосконалення системи транспортних потоків (в т.ч. розробка та впровадження схеми організації дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем управління трафіком);
- Використання інформаційного поля міжнародного рівня, яке наразі переповнене новинами про Україну, для висвітлення поточної ситуації, а також висвітлення туристичного потенціалу країни у післявоєнний період. Орієнтація

сфери туризму і курортів на умовно безпечні області, де не відбуваються активні бойові дії;

- Подальша діджиталізація процесів;
- Поглиблення співпраці та вдосконалення координації з країнами ЄС щодо організації перевезень та розвитку мережі TEN-T.

Ключові обмеження /рамка:

- Триваюча широкомасштабна військова агресія росії проти України, фактичне функціонування галузі в умовах воєнного стану протягом невизначеного періоду;
- Відсутність об'єктивної інформації щодо обсягів руйнування транспортної інфраструктури;
- Значні складнощі у виконанні робіт з розвитку, модернізації, реконструкції пошкоджених об'єктів інфраструктури (дефіцит фінансування, безпекові ризики, необхідність розмінування відповідних об'єктів та визначення їх реального технічного стану);
- Несумісність залізничної інфраструктури України та країн ЄС;
- Закриття повітряного простору України у зв'язку із введенням воєнного стану;
- Обмежена кількість портів в експлуатації у порівнянні з довоєнною ситуацією;
- Відсутність сталого фінансування робіт з відновлення/будівництва/модернізації транспортно-логістичних (мультимодальних) терміналів відповідно до вимог радикальної зміни вантажопотоків;
- Різна з країнами ЄС нормативно-правова база, що регулює діяльність транспортної галузі (та зокрема проведення контролюючих процедур при перетині державного кордону);
- Недостатній розвиток інформаційних систем та електронних реєстрів.

I. Сфера залізничного транспорту

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення

Поточний стан галузі/сектору:

Ключові числові показники

За січень-квітень 2022 року перевезено 65,9 млн. тонн вантажів, що становить лише 69% від рівня аналогічного періоду 2021 року. При цьому за час військової агресії російської федерації (протягом березня-квітня 2022 року) забезпечено перевезення 17,5 млн. тонн. Падіння обсягів перевезень через війну склало 66,2 % порівняно з рівнем перевезень за аналогічний період 2021 року.

У тому числі за видами сполучення:

Види сполучення	3 початку року (млн. тонн)			За березень-квітень (млн. тонн)		
	2022	2021	% 2022 до 2021	2022	2021	% 2022 до 2021
Усього	65,94	95,55	69,0	17,50	51,7	33,8
Транзит	2,43	3,69	65,9	0,23	1,98	11,6
Імпорт	7,89	12,78	61,7	1,10	6,67	16,5
Експорт	26,29	33,59	78,3	6,95	17,56	39,6
Внутрішнє сполучення	29,34	45,48	64,5	9,22	25,49	36,2

За січень – квітень 2022 року залізничним транспортом перевезено 7,4 млн. пасажирів, що більше аналогічного періоду 2021 року на 1,5 млн. пасажирів. Найбільший приріст (64 %) відбувся у березні 2022 року за рахунок здійснення евакуаційних перевезень. При цьому, такі перевезення здійснювались безкоштовно. Водночас, після зниження та поступової відміни евакуаційних поїздів, пасажиропотік значно зменшився, як результат – у квітні 2022 року перевезено пасажирів на 19 % менше рівня аналогічного періоду 2021 року.

Вплив війни на галузь

АТ «Укрзалізниця» увійшла у воєнний період найбільшим роботодавцем країни зі штатом 231 тис. співробітників, з прибутком 17 млн. доларів США за 2021 рік; компанія забезпечувала 82% вантажних та 50% пасажирських перевезень.

З перших днів війни АТ «Укрзалізниця» перевезено понад 7 тис. тонн гуманітарної допомоги із заходу на схід у пасажирських вагонах. Розвивається і вантажний напрямок – це більше 1400 вагонів (приблизно 70 тис. тонн) на місяць з гуманітарною допомогою, а також контейнерний напрямок, який забезпечує перевезення із сусідніх країн до Києва, Харкова, Запоріжжя та Одеси.

АТ «Укрзалізниця» забезпечує здійснення евакуації населення. За місяць в середньому перевозиться 3 млн. пасажирів, а також 40 тис. пасажирів – до сусідніх країн. На усіх вузлових пасажирських вокзалах надається необхідна допомога пасажиром, а також здійснюється розвантаження гуманітарної допомоги, надання харчування, забезпечення інвентарем.

Водночас, через воєнні дії відбулось значне падіння обсягів вантажних перевезень (за 4 місяці 2022 року на 31 % в порівнянні з аналогічним періодом 2021 року).

Фактично перервано транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа. Транзитні перевезення залізничним транспортом за період війни (березень-квітень 2022 р.) зменшились проти рівня аналогічного періоду 2021 року на 88,4%.

Через блокування морських портів України, вантажовідправники та перевізники вимушені змінювати логістику експортних перевезень, спрямовуючи вантажі на західні прикордонні переходи. Перевезення вантажів під час війни є складним завданням через низьку пропускну здатність прикордонних переходів на Заході України, не розрахованих під перевалку великих обсягів зерна та руди. Загальна пропускну спроможність наприклад, «зернових» маршрутів становить близько мільйона тонн на місяць, а у мирний час через порти вивозилося приблизно 4-5 млн. тонн на місяць. Це призвело до значного падіння обсягів експортних перевезень (на 60,4%).

Ворогом постійно наносяться цілеспрямовані ракетні удари по залізничній інфраструктурі. Станом на 05.05.2022 загальна вартість завданих АТ «Укрзалізниця» збитків через знищення внаслідок агресії російської федерації активів Товариства складає 6,8 млрд. грн.

Стан реалізації програмних документів

Основним програмним документом в галузі залізничного транспорту є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 (далі – Транспортна стратегія).

Станом на початок війни здійснювалось виконання Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07 квітня 2021 р. № 321.

Заходи з реформування залізничного транспорту також було визначені Планом 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, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106, та Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2019 р. № 1411.

Щодо *реформування залізничного транспорту* – станом на початок 2022 року здійснювались заходи щодо законодавчого забезпечення функціонування європейської моделі ринку залізничних перевезень. Так, спільно Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» здійснювалось доопрацювання проекту Закону України «Про залізничний транспорт України». Паралельно Мінінфраструктури проводить розробку проектів підзаконних актів для впровадження необхідних правил та процедур для доступу до ринку залізничних перевезень.

Проводилась поступова реформа системи тарифоутворення на послуги залізничного транспорту. Так, з метою забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг з 19.02.2018 було дерегульовано вагонну складову у тарифі на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України у вагонах власності АТ «Укрзалізниця». 29 жовтня 2021 р. Мінінфраструктури прийнято наказ № 586, реалізація якого передбачає додаткове скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті.

Водночас слід зазначити, що реалізацію реформи залізничного транспорту було призупинено з початком воєнного стану.

Щодо *реалізації інфраструктурних проектів* – останніми роками в Україні розпочався активний процес модернізації та електрифікації залізничної інфраструктури, у тому числі за рахунок коштів державного бюджету, коштів АТ «Укрзалізниця» та залучених під державні гарантії коштів міжнародних фінансових організацій. У 2021 році реалізовано 2 інфраструктурних проекти та розпочато реалізацію 4 великих інфраструктурних проектів. Всього у 2021 році в будівництво, модернізацію та реконструкцію з електрифікацією залізничної інфраструктури вкладено 4,6 млрд. грн (153 млн. євро), у тому числі 0,7 млрд. грн – за рахунок коштів Державного бюджету України, 3,9 млрд. грн – за власні кошти АТ «Укрзалізниця». З них 0,5 млрд. грн

використано на будівництво, 0,2 млрд. грн – на реконструкцію з електрифікацією та 0,2 млрд. грн – на модернізацію.

З початком війни інфраструктура залізничного транспорту піддається постійним та цілеспрямованим обстрілам та руйнуванням. Отже, реалізація визначених Транспортною стратегією інфраструктурних проєктів була зупинена.

Заходи щодо *забезпечення доступності залізничного транспорту для осіб з обмеженими можливостями* також визначені Національною стратегією із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366.

В рамках реалізації цієї стратегії було визначено пілотні вокзали, які передбачалось привести до стандартів із забезпечення безперешкодного доступу особам з інвалідністю.

Після закінчення дії воєнного стану, під час відновлення об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, зруйнованих через воєнні дії, буде в обов'язковому порядку враховано забезпечення доступу особам з інвалідністю та іншим маломобільним групам населення.

Ключові виклики у сфері:

- Постійне цілеспрямоване знищення залізничної інфраструктури;
- Необхідність забезпечення першочергових безоплатних перевезень для держави у військових та гуманітарних цілях (військові перевезення, евакуація населення, релокація підприємств, перевезення гуманітарної допомоги);
- Вимушена зміна логістики експортних залізничних перевезень через блокування морських портів України та зміну областей формування вантажної бази (необхідність перенаправлення на західні прикордонні переходи);
- На сьогодні складно спрогнозувати процес та географію відновлення промислових підприємств, які фактично формують вантажопотоки для залізничної галузі;
- Подекуди зберігаються застарілі процедури та процеси надання транспортних послуг, що не відповідають сучасним вимогам;
- Незавершене реформування залізничної галузі у відповідності до *acquis* ЄС (водночас, здійснення будь-яких структурних перетворень та базових реформ ринку залізничних перевезень у воєнний час є недоцільним).

Ключові можливості:

- Станом на початок 2022 року більшість об'єктів залізничної інфраструктури потребували ремонту та модернізації. Під час відновлення інфраструктури доцільно враховувати сучасні стандарти (наприклад, для пасажирської інфраструктури – врахування вимог щодо доступу осіб з інвалідністю);
- Диверсифікація логістики експортних перевезень шляхом розвитку пропускної спроможності західних прикордонних переходів;
- Підвищення координації перевізного процесу з країнами ЄС;
- Удосконалення технологічних процесів.

Ключові обмеження / рамка:

- Триваюча повномасштабна військова агресія російської федерації проти України;
- Несумісність залізничної інфраструктури України та країн ЄС;
- Необхідність будівництва/модернізації перевантажувальних комплексів відповідно до вимог кардинальної зміни вантажопотоків.

2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом «відновлення сфери залізничного транспорту»

2.1. Етап економіка та інститути воєнного часу (короткострокові) – «Все для перемоги!»

(Пояснення: Очікувані терміни планування: (червень 2022 р. – кінець 2022 р. *))

** У разі продовження активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

Головні пріоритети/ акценти:

На всіх етапах реалізації проектів відновлення об'єктів інфраструктури має забезпечуватись дотримання принципів доброчесності, прозорості та підзвітності та вжиття інших необхідних заходів, спрямованих на мінімізацію корупційних ризиків. Крім того, обов'язковим є дотримання екологічної та санітарної безпеки при розборі завалів та реконструкції будівель та інженерних споруд.

Основні пріоритетні завдання щодо забезпечення ефективної роботи залізничного транспорту у воєнний час пов'язані з подоланням викликів щодо зміни логістичних шляхів через перекриття агресором морських портів України, та необхідністю підвищення пропускної спроможності західних прикордонних переходів, в першу чергу пов'язаної з необхідністю зміни ширини колії. Також слід відмітити, що ця робота повинна координуватись із західними партнерами, зокрема, з Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною щодо модернізації та підвищення пропускної спроможності залізничних шляхів відповідних країн для забезпечення можливості прийняти всі запропоновані Україною вантажі.

З цією метою 12 травня 2022 р. Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану», яким передбачається, зокрема, спрощення виділення земельних ділянок для будівництва мультимодальних терміналів та виробничо-перевантажувальних комплексів в умовах воєнного стану. Це дозволить створити сприятливі умови для розбудови транспортно-логістичної інфраструктури на західних кордонах України.

Підвищення логістичного потенціалу

Завдання на період:

- розробка поетапного плану повного переходу на безпаперові технології супроводження залізничних вантажних перевезень, включаючи процедури митного та прикордонного контролю, у т.ч. із країнами ЄС;
- аналіз потенціалу збільшення інтероперабельності перевезень, використання можливостей інфраструктури колій європейського зразка 1435 мм, що знаходяться на території України, та колій 1520 мм, що знаходяться на території суміжних країн ЄС;
- аналіз можливості будівництва та використання на залізницях України інноваційних вагонів та спеціалізованих контейнерів.

Набуття статусу кандидата на членство в ЄС.

Завдання на період:

- поновити роботу над проектом Закону України «Про залізничний транспорт України»; оптимальний сценарій – прийняти Закон до кінця 2022 року;

- здійснити перегляд Плану заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженого розпорядженням КМУ від 30.12.2019 № 1411, з урахуванням нових реалій воєнного та післявоєнного часу.

При цьому доцільно «розумно» відтермінувати запровадження нових принципів функціонування ринку залізничних перевезень (мінімум 2 роки після завершення воєнного стану), оскільки здійснення будь-яких структурних перетворень та базових реформ ринку залізничних перевезень у воєнний час є недоцільним.

2.2. Етап відновлення (середньострокові) – «Відновлення, перезапуск економіки та інститутів»

(Пояснення: Очікувані терміни планування: (2023 – 2025 рр., з окремою деталізацією на 2023 р.)

**У разі продовження активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

Головні пріоритети/ акценти:

Враховуючи системне та цілеспрямоване знищення агресором інфраструктури залізничного транспорту, головним завданням післявоєнного часу стане:

- відновлення залізничної інфраструктури;
- налагодження та відновлення повноцінної роботи залізничного транспорту.

Відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту повинно враховувати можливі зміни в розташуванні великих промислових підприємств, та, відповідно, місць зародження вантажопотоків. Можна припустити, що місце розташування підприємств добувної промисловості та сільського господарства не буде змінено, проте залишається відкритим питання щодо підприємств, що були зруйновані, а також підприємств, які використали механізм релокації, та відповідно перемістили свої виробничі потужності в західні регіони України.

Крім того, масштаби відновлення інфраструктури залежатимуть від кількості руйнувань, які з кожним днем збільшуються. Вже зараз можна з упевненістю говорити, наприклад, про термінову необхідність відбудови зруйнованих тягових підстанцій з метою відновлення електрифікації залізничних шляхів.

Попередній перелік інвестиційних проєктів щодо відновлення залізничної інфраструктури міститься в розділі 3 пропозицій до Плану. Водночас, після закінчення воєнного стану доцільно утворити міжвідомчу робочу групу для аналізу зміни формування вантажопотоків у післявоєнний період (на що впливатимуть, щонайменше, динаміка відновлення промисловості та зміни розташування підприємств), за результатами якої зазначений перелік проєктів, можливо, потребуватиме коригування. Також робота цієї групи впливатиме на доповнення в майбутньому переліку проєктів довгострокового (стратегічного) планування.

Обов'язковим є використання під час відновлення залізничної інфраструктури нових стандартів, зокрема, в частині забезпечення доступності пасажирської інфраструктури для пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Серед інфраструктурних проєктів на середньостроковий період, слід відмітити:

- відбудова знищеної залізничної інфраструктури (з електрифікацією) в напрямку морських портів за новітніми технологіями;

- нарощування пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС шляхом розбудови та модернізації комплексів з перестановки вагонів з колії 1520 мм на 1435 мм та перевантажувальних потужностей (логістичних центрів) в межах або поза межами пунктів пропуску через державний кордон на прикордонних переходах з ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності та ефективного використання інфраструктури залізниць систем 1435 мм та 1520 мм.;
- розвиток залізничної інфраструктури в напрямку портів Рені та Ізмаїл (зокрема, будівництво другої колії, електрифікація (розвиток в напрямку залізничного коридору ЄС Rhine - Danube);
- модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійснення митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);
- створення на базі залізничних станцій сучасних стандартизованих мультимодальних вокзальних центрів в невеликих містах України (перш за все, в тих, які постраждали в ході війни) які забезпечать мешканців міст комфортною та зручною пересадкою на інші види транспорту, рекреаційною та торговельною зонами і інтегрованою системою безпеки населення (мережа бомбосховищ). (Пілотний проект в процесі планування – вокзал в м. Тростянець);
- комплексна реконструкція ключових залізничних станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро-Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з передмістями сучасними приміськими поїздами (проекти СітіЕкспрес);
- забезпечення швидкісним та комфортним сполученням сучасними міжрегіональними поїздами Інтерсіті мешканців основних обласних центрів, що передбачає закупівлю нових поїздів, модернізацію залізничної інфраструктури для підвищення швидкості до 160 км/год (в майбутньому 200 км/год), електрифікацію ділянок;
- реалізація плану повного переходу на безпаперовий супровід залізничних вантажних перевезень.
- створення спільного логістичного підприємства з Польщею та, в перспективі – з Литвою, Латвією та Естонією, для збільшення об'єму залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки через Європу.

Налагодження та відновлення пасажирського залізничного сполучення повинно відбуватись одразу після відновлення контролю над територіями.

Відновлення вантажного залізничного сполучення до рівня 2019 року (до війни та до пандемії коронавірусної хвороби) залежатиме в першу чергу від масштабів та темпів відновлення промисловості України. Водночас, масштабні роботи щодо відбудови українських міст потребуватимуть злагодженої роботи всіх видів транспорту, у тому числі залізничного транспорту, з метою доставки будівельних матеріалів.

Серед інвестиційних проєктів для відновлення роботи залізничного транспорту на середньостроковий період, слід відмітити:

- придбання нового пасажирського рухомого складу (пасажирські вагони, моторвагонний рухомий склад) з урахуванням вимог інклюзивності;
- придбання тягового рухомого складу;

- придбання вантажних вагонів (з урахуванням стандартів ЄС та вимог ЄС щодо габаритів) на підставі здійсненого аналізу потреби з урахуванням втрат вантажних вагонів під час бойових дій;
- відбудова вагоно- та локомотиворемонтних заводів для забезпечення обслуговування рухомого складу.

Виконання більшої частини вимог, необхідних для членства в ЄС (в частині реформування сфери залізничного транспорту).

Найпершими завданнями післявоєнного періоду буде:

- прийняття Верховною Радою України доопрацьованого проекту Закону України «Про залізничний транспорт України»;
- затвердження плану імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України»;
- затвердження змін до Плану реформування залізничного транспорту.

Основні заходи для імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України» повинні включати:

- розробку та прийняття необхідних підзаконних актів;
- створення нових державних інституцій (або реорганізацію існуючих) для забезпечення виконання нових завдань, пов'язаних з відкриттям ринку (НКРТ, орган з безпеки на залізничному транспорті, установа з питань розслідування подій на залізничному транспорті);
- запровадження нових процедур доступу до ринку залізничних перевезень (ліцензування, сертифікація безпеки, допуск залізничних підсистем до ринку);
- проведення навчання для потенційних перевізників для забезпечення їх готовності взяти участь в ринку залізничних перевезень;
- запровадження технічних специфікацій інтероперабельності підсистем залізничного транспорту.

Окремим заходом забезпечення функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень є *проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця» у відповідності до вимог acquis ЄС та її завершення до моменту початку дії нового Закону України «Про залізничний транспорт України»*. Основні завдання структурної реформи Товариства – організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізної діяльності, забезпечення прозорості фінансових потоків всередині Товариства та підготовка АТ «Укрзалізниця» до відкриття конкурентного ринку залізничних перевезень. Це питання повинно бути одним з основних ключових показників ефективності Наглядової Ради Товариства. При цьому важливо отримати позитивний compliance check європейських експертів щодо відповідності нової структури АТ «Укрзалізниця» вимогам acquis ЄС.

Етап модернізації (стратегічні) - «Структурна модернізація та повноцінна інтеграція до ЄС»

(Пояснення: Очікувані терміни планування: (2026 – 2032 рр.*))

Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022-2023 років.

Головні пріоритети/акценти:

На етапі модернізації залізничної інфраструктури слід обов'язково враховувати необхідність оптимізації існуючої мережі залізничної інфраструктури з урахуванням вантажно- та пасажиропотоку на тих чи інших дільницях.

Окрім того, в зазначений період і в подальшому, при розгляді нових інвестиційних проектів (в тому числі за участі міжвідомчої робочої групи, створення якої планується) слід обов'язково розглядати можливість реалізації таких проектів з дотриманням європейського стандарту ширини колії (1435 мм).

До можливих стратегічних інвестиційних проектів можна віднести:

- розвиток мережі логістичних мультимодальних терміналів з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійснення митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);
- запровадження системи автоматичного переходу рухомого складу із колії однієї ширини на колію іншої ширини (з 1520 мм на 1435 мм) без зупинки поїзда;
- будівництво колії ширини 1435 мм (паралельно з існуючою колією 1520 мм) в напрямку Чоп – Ужгород – Львів (приєднання до залізничного коридору ЄС Mediterranean);
- забезпечення відповідності залізничної інфраструктури на основних напрямках вимогам core network TEN-T (регламент ЄС № 1315/2013 від 11 грудня 2013 р. щодо керівних принципів Союзу стосовно розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування рішення № 661/2010/ЄС);
- продовження комплексної реконструкції ключових залізничних станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро-Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з пригородами сучасними приміськими поїздами (проекти СітіЕкспрес);
- запровадження механізму «land value capture», з перенесенням залізничних колій в межах міст під землю, що дозволить відбудувати та розвинути постраждалі від бойових дій міста-сателіти Києва (Буча, Ірпінь, Бровари) та інші, з будівництвом над коліями доступного житла для українців, які його втратили внаслідок війни;
- будівництво високошвидкісної залізниці (HSR) на маршруті Київ-Варшава (сукупна протяжність – 919 км, з них на українській стороні – 585 км (Київ-Ягодин-Держжордон). Реалізація зазначеного проекту дозволить скоротити час в дорозі на даному маршруті з 17-19 годин до 5-6 годин, за рахунок досягнення середньої швидкості в 180 км/год. Орієнтовна вартість української частини проекту, включно з модернізацією штучних споруд та станцій, становитиме 1 170 млн. євро (35 958,43 млн. гривень за офіційним курсом НБУ станом на 25.06.2022). Вартість 1 км колії – приблизно 1,5 млн. євро. Вартість робіт на польській стороні підлягатиме окремій оцінці і не включається в План.

Євроінтеграція

В довгостроковому періоді передбачається запровадження конкурентного ринку залізничних перевезень, залучення приватного бізнесу до роботи на ринку, як наслідок – збільшення інвестицій в галузь.

Передбачається поступова імплементація наступних пакетів актів ЄС у сфері залізничного транспорту, включаючи Регламент (ЄС) 2016/796 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про Агентство залізниць Європейського Союзу, та директиву 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про сумісність залізничної системи (інтероперабельність) в Європейському Союзі, у тому числі взаємне визнання документів з Європейським Залізничним Агентством (ERA).

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
сфери залізничного транспорту

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
Інфраструктурні проєкти							
1.	Проєкти з відновлення зруйнованої або пошкодженої залізничної інфраструктури (реалізація 2022 рік)	Через військову агресію РФ, кожен день залізнична інфраструктура зазнає пошкоджень та руйнувань, що може призвести до нестабільного процесу вантажних та пасажирських перевезень. Для забезпечення безперебійного перевізного процесу необхідно вчасно проводити відновлювальні роботи на залізничній інфраструктурі.	Капітальний ремонт: - пристроїв СЦБ; - тягових підстанцій; - трансформаторних підстанцій; - контактних мереж; - інженерних споруд	Мінінфраструктури	2 485	Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	
2.	Проєкти з підтримки залізничної інфраструктури для забезпечення	Вчасне проведення капітальних ремонтів залізничної інфраструктури	Капітальний ремонт 293 км колії; 95 комплектів стрілочних переводів	Мінінфраструктури	3 327	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	безперервності перевізного процесу (реалізація 2022 рік)	забезпечує безперервні вантажні та пасажирські перевезення, але через військову агресію РФ, фінансові можливості Товариства є недостатніми для проведення вчасних капітальних інфраструктури, що в свою чергу можуть призвести до обмежень в перевезеннях.				створених фондів	
3.	Проекти з модернізації інфраструктури, яка безпосередньо примикає до західних стиків з Європейськими країнами (реалізація 2022 рік)	Реалізація даних проєктів дозволить розширити пропускну спроможність, збільшити об'єми перевезень вантажів та кількість пасажирів з ЄС. Для цього необхідно провести реконструкцію евроколії 1435 мм, будівництво колії	Прокладання 88 км колії 1435 мм: Рава-Руська – Держкордон, 7 км Мостиська II – Держкордон, 81 км Реконструкція 94 км колії 1520 мм на ділянці Ковель-Ізов-Держкордон (будівництво 2 тягових підстанцій; реконструкція	Мінінфраструктури	1 503	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		1435 мм, реконструкцію колії 1520 мм, ремонт колії 750 мм, будівництво та реконструкція тягових підстанцій на ділянках: Мостиська II – Держкордон, Рава-Руська – Держкордон (Гребенне), Ковель-Ізов-Держкордон, Гайворон – Рудниця, Берегово – Виноградово, Антогівка – Зарічна.	трансформаторних підстанцій) Ремонт колії 750 мм				
4.	Проекти з розширення пропускної спроможності залізниць у сполученні з ЄС (реалізація 2023-2025 рр.)	Реалізація даних проектів дозволить розширити пропускну спроможність, збільшити об'єми перевезень вантажів та кількість пасажирів з ЄС. Для цього необхідно провести реконструкцію евроколії 1435 мм,	Прокладання 125,8 км колії 1435 мм: Ковель - Ягодин - польський кордон, 65 км; Чоп – Ужгород, 22 км, Держкордон – Старжава – Хирів – Нижанковичі – Держкордон, 38,8 км; Реконструкція 192 км колії 1520 мм:	Мінінфраструктури	35 647	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		будівництво колії 1435 мм, збільшити пропускну спроможність, реконструкцію та будівництво колії 1520 мм, модернізації пристроїв СЦБ, будівництва ряду інженерних споруд на ділянках: Ковель - Ягодин - польський кордон,, Чоп – Ужгород, Держкордон – Старжава – Хирів – Нижанковичі – Держкордон, Одеса – Ізмаїл, Ізмаїл – Рені, Березине – Басарабська.	Одеса – Ізмаїл, 116 км, (будівництво 22 мостів, 102 стрілочні переводи), Ізмаїл – Рені, 55 км, Березине – Басарабська, 21 км (будівництво 14 мостів, 3 залізничних переїздів, модернізація СЦБ)				
5.	Проект будівництва залізничної колії до Порто-Пункту Кілія, ДП «Усть-Дунайський МТП» (реалізація 2023-2025 рр.)	На сьогодні залізничне сполучення до ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», порто-пункт Кілія відсутнє, але з огляду на	прокладання 35 км залізничної колії Арциз-Дзінілор- Кілія 1520 мм	Мінінфраструктури	3 200	Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		збільшення експорту зернових вантажів через Дунайські порти, воно є життєво необхідним в найближчій перспективі					
6.	Проект з відновлення роботи та модернізації ключових сортувальних станцій АТ Укрзалізниця, обладнаних сортувальними гірками. (реалізація 2023-2025 рр.)	Більшість сортувальних гірок Укрзалізниці спроектовано та побудовано в 50-80-х роках минулого сторіччя. Їх невідповідність сучасним потребам по збільшенню транспортування спостерігались в довоєнні часи. Збільшення перевезень залізницею (в першу чергу, експортних) в післявоєнні часи неможливе без модернізації (механізації та автоматизації) на ключових	Відновлення роботи пошкоджених та модернізація існуючих сортувальних станцій з технологією сортувальних гірок з досягненням зростання пропускної здатності більш як на 50%, економії не менше 40% на споживанні електроенергії та не менше 30% на витратах на обслуговування.	Мінінфраструктури	5 000	Залучені кошти МФО	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		маршрутах Укрзалізниці.					
Проекти з пасажирських перевезень							
7.	Проекти з забезпечення безперервності пасажирських перевезень в період військових дій (реалізація 2022 рік)	З метою забезпечення безперервності пасажирських перевезень, проведення ефективної евакуації населення з території, де проводяться активні військові дії, необхідно провести капітальні ремонти існуючому парку пасажирських вагонів та МВРС, та закупити нові одиниці пасажирських вагонів.	Придбання – 80 вагонів; Капітальні ремонти 15 секцій МВРС; 370 одиниць капітальних ремонтів вагонів; 740 одиниць деповських ремонтів вагонів	Мінінфраструктури	2 700	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	
8.	Проект City Express (реалізація 2023-2025 рр.).	Подальший розвиток приміського залізничного	Комплексна реконструкція ключових залізничних	Мінінфраструктури	49 733	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		сполучення в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро-Запоріжжя, Одеса).	станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів, що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з передмістями сучасними приміськими поїздами.			спеціально створених фондів, залучені кошти МФО	
9.	Проект будівництва високошвидкісної залізниці (HSR) сполучення Київ-Варшава (реалізація 2026-2032 рр.)	Реалізація зазначеного проекту дозволить скоротити час в дорозі на даному маршруті з 17-19 годин до 5-6 годин, за рахунок досягнення середньої швидкості в 180 км/год.	Реконструкція, модернізація з електрифікацією 585 км колій (Київ-Ягодин-Держкордон), штучних споруд, станцій – українська частина проекту	Мінінфраструктури	35 958	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів, залучені кошти МФО	
Проекти з вантажних перевезень							
10	Підвищення пропускної спроможності пунктів перестановки вантажних вагонів	Через військову агресію РФ та військові дії на півдні країни, та для збереження об'ємів	Капітальний ремонт 23 одиниць техніки для перестановки вагонів з візків 1520 мм на візки 1435 мм	Мінінфраструктури	7	Власні кошти УЗ/Державний бюджет, кошти спеціально	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	<i>(реалізація 2022 рік)</i>	експорту, імпорту вантажів, необхідно модернізувати техніку для перестановки вагонів з візків 1520 мм на візки 1435 мм. Це дозволить наростити потужності для перевезення вантажів в західному напрямку.				створених фондів	
11.	Проекти з підтримки безперебійного перевезення вантажів <i>(реалізація 2022 рік)</i>	Через збільшення експорту та імпорту з країнами Європи через західні стики, є необхідність в капітальних ремонтах вантажних вагонів, для перевезення необхідної кількості та типів вантажів	Капітальний ремонт 5 766 вагонів;	Мінінфраструктури	1 128	Власні кошти УЗ/державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	
12.	Проекти з відновлення пошкоджених виробничих об'єктів <i>(реалізація 2022 рік)</i>	Через військову агресію РФ були пошкоджені локомотивні депо. Для забезпечення виконання графіків ремонтів	Відновлення 2 локомотивних депо	Мінінфраструктури	26	Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		локомотивів необхідно провести роботи з відновлення пошкоджених депо.					
13.	Проекти з ремонту та оновлення локомотивного парку (реалізація 2022 рік)	Проведення необхідних робіт з модернізації та капітальних ремонтів існуючого парку локомотивів, дозволить забезпечити тягову потужність для перевезення вантажів та пасажирів.	Модернізація 28 локомотивів; Капітальний ремонт 160 локомотивів.	Мінінфраструктури	980	Власні кошти УЗ/державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	
14.	Програма стимулювання оновлення парку вантажних вагонів (реалізація 2023-2025 рр.)	Для відновлення парку вантажних вагонів, з урахуванням обмеження строків їх експлуатації, відповідно до наказу Мінінфраструктури від 30.11.2021 № 647, необхідно передбачити фінансову підтримку замовників вагонів (вантажовласників,	Компенсація % ставки за договорами лізингу рухомого складу (до 100 вагонів на одну компанію) – на обсяг до 3000 вагонів на рік	Мінекономіки Мінфін	5 000	Державний бюджет, фінансові позики міжнародних організацій	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн, без ПДВ)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		транспортних компаній та ін) шляхом компенсації фінансових зобов'язань за кредитними та лізинговими договорами у галузі машинобудування					

II. Сфера авіаційного транспорту

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення (за даним напрямом)

Поточний стан галузі/сектору:

На сьогодні до сфери управління Мінінфраструктури входять ДП «Украерорух», ДП «МА «Бориспіль» та ДП «МА «Львів», з яких ДП «Украерорух» та ДП «МА «Бориспіль» зазнало збитків, завданих внаслідок знищення та пошкодження державного майна (інфраструктурні об'єкти, устаткування та автотранспорт) під час здійснення військової агресії російської федерації проти України, а також непрямих збитків через зупинку авіасполучень, падіння доходів суб'єктів авіагалузі, які, в свою чергу, перестали сплачувати податки та збори.

Загалом з 19 діючих цивільних аеропортів зруйновано аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах. Орієнтовні збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання складають близько 200 млрд грн.

На сьогоднішній день через бойові дії на території України та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації, що унеможливило операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній та призвело до призупинення надання ДП «Украерорух» послуг з аеронавігаційного обслуговування.

Невід'ємною частиною авіаційної галузі є авіаційний персонал, який через вимушений простій втрачає кваліфікацію, навички та здібності, а видані сертифікати під загрозою втрати легітимності.

Реалізація проектів модернізації аеродромної інфраструктури, в тому числі в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, призупинена.

Ключові виклики у сфері:

- необхідність відновлення об'єктів аеропортової та аеронавігаційної інфраструктури, пошкоджених або зруйнованих внаслідок військової агресії російської федерації проти України, та операційної діяльності українських авіакомпаній;
- відновлення надання послуг аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України;
- необхідність обльоту повітряного простору Білорусі та рф для авіакомпаній України – додатковий час та витрати вітчизняних авіаперевізників, а відповідно і втрата конкурентоспроможності при польотах до/з країн Північної Європи, Кавказу, Середньої Азії та Далекого Сходу.

Ключові можливості:

- відновлення авіаційних перевезень та досягнення принаймні довоєнного рівня пасажиропотоку (16,2 млн. пасажирів у 2021 році);
- відновлення вантажних авіаційних перевезень;
- відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

Ключові обмеження /рамка:

- триваюча широкомасштабна військова агресія російської федерації проти України;
- дефіцит фінансування для утримання авіаційної галузі під час військової агресії та робіт з відновлення пошкоджених об'єктів авіаційної та аеронавігаційної інфраструктури;
- адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

2.Цілі, завдання, етапи Плану відновлення (за даним напрямом)

2.1 Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом

Відновлення та розвиток авіаційної мобільності населення і транзитного потенціалу повітряного простору України. Відновлення вантажних авіаційних перевезень.

2.2 Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами

1) Відбудова та подальший розвиток аеропортової інфраструктури України

- модернізація регіональних аеропортів та приведення їхнього технічного стану у відповідність до діючих стандартів та рекомендацій ІКАО з метою обслуговування найбільш поширених типів повітряних суден;
- пріоритизація відповідно до визначених критеріїв проектів відновлення/будівництва аеропортів;
- забезпечення фінансування відновлення мережі аеропортів України на основі аудиту збитків транспортної інфраструктури;
- продовження розвитку аеропорту ДП «МА «Бориспіль» за вузловою (хабовою) моделлю;
- продовження розвитку ДП «МА «Львів»;
- створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету;
- створення керуючої компанії або державного органу з управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності.

2) Лібералізація та недискримінаційне регулювання ринків авіаперевезень

- зняття обмежень на здійснення міжнародного регулярного повітряного сполучення;
- розширення мережі міжнародних повітряних сполучень з країнами-партнерами;
- збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за малобюджетною моделлю («лоу-кост»);
- створення національного авіаційного перевізника;
- розвиток вантажних авіаційних перевезень.

3) Відновлення надання послуг з аеронавігаційного забезпечення в повітряному просторі України та розвиток його транзитного потенціалу

- забезпечення фінансування стабільної роботи ДП ОПР «Украерорух»;
- відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху (ОПР);
- реорганізація ДП ОПР «Украерорух» з урахуванням поточних обставин;
- забезпечення комплексу заходів щодо відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

4) Виконання Угоди про спільний авіаційний простір

- адаптація національного законодавства до законодавства ЄС.

5) Підтримка галузі повітряного транспорту.

- підтримка авіакомпаній з боку держави (виконання суспільно-важливих перевезень, зниження акцизу на паливо тощо);
- збереження авіаційного персоналу України та його кваліфікації;
- підтримка Державіаслужби у здійсненні функцій з нагляду та контролю за суб'єктами авіаційної діяльності, які розташовані за межами України в умовах воєнного стану;
- вдосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення публічних закупівель.

I. ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

Головні пріоритети/ акценти:

- 1) створення умов для збереження у належному функціональному стані об'єктів авіаційної інфраструктури на підконтрольних Україні територіях;
- 2) розроблення проекту нової національної стратегії розвитку галузі цивільної авіації (в першу чергу, в частині, що стосується оптимального ринкового позиціонування аеропортів), яка має бути врахована при підготовці Генеральних планів відновлення життєдіяльності регіонів. При цьому слід звернути увагу на наступне:
 - кількість населення по кожній області (~~в тому числі — внутрішньо переміщеного~~ **з урахуванням внутрішньо переміщеного, осіб з інвалідністю та громадян, які отримали під час війни травми, які призведуть до обмеження пересування та життєдіяльності людей**);
 - виробничі потужності (фабрики, заводи, підприємства), які не зазнали пошкодження;
 - виробничі потужності (фабрики, заводи, підприємства), які зазнали пошкодження та орієнтовний час, необхідний для відновлення;
 - туристичний та бізнес-потенціал області.
- 3) реалізація проекту «План заходів ДП «Украерорух» з відновлення аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України»;
- 4) створення умов для збереження кваліфікації авіаційного персоналу України;
- 5) адаптація національного авіаційного законодавства до законодавства ЄС в рамках виконання Угоди про САП.

II. ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

**У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

Головні пріоритети/ акценти:

- 1) відновлення функціонування аеропортів України, які не зазнали пошкоджень внаслідок воєнних дій, для забезпечення потреб населення в авіаперевезеннях;
- 2) здійснення оцінки стану пошкодженого/зруйнованого майна на об'єктах авіаційної інфраструктури та прийняття рішення стосовно доцільності її відновлення з урахуванням Генеральних планів відновлення життєдіяльності регіонів та планів розвитку транспортного сполучення іншими видами транспорту (швидкісний залізничний, автомобільний, ВВШ);
- 3) модернізація регіональних аеропортів (орієнтовно 5-7) **з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення** та приведення їхнього технічного стану у відповідність до сучасних стандартів ІКАО з метою обслуговування нових типів ПС;
- 4) відновлення надання послуг з аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України;
- 5) створення умов для стимулювання відновлення та розвитку повітряного сполучення шляхом, але не обмежуючись:
 - a. надання державними банками авіакомпаніям, аеропортам та ДП «Украерорух» довгострокових кредитів під мінімальний відсоток;
 - b. адресна дотація для аеропортів на розмір сплати податку на землю та рентних платежів або відтермінування сплати податку;
 - c. вдосконалення порядку укладання договорів оренди майна та проведення публічних закупівель;
 - d. впровадження компенсації українським авіакомпаніям витрат у зв'язку з необхідністю об'їзду території рф та Білорусі.
- 6) дерегуляція діяльності та створення умов для розвитку авіації загального призначення;
- 7) встановлення вимог до безпілотних ПС, їх експлуатації та вимог до дистанційних пілотів;
- 8) розробка нової Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України;
- 9) створення національного авіаційного перевізника;
- 10) створення керуючої компанії або державного органу з управління аеродромними комплексами, які збудовано за рахунок держави і які перебувають у державній власності;

- 11) удосконалення фінансової моделі підтримки розвитку авіаційної інфраструктури та реалізації регіональними аеропортами стратегічних проектів, в тому числі через державно-приватне партнерство та комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування;
- 12) впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проектів державно-приватного партнерства;
- 13) корпоратизація ДП МА «Бориспіль»;
- 14) розробка нової програми авіаційної безпеки, яка враховує реалії життя в умовах воєнного стану.

ІІІ. ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

**Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

Головні пріоритети/ акценти:

- 1) перетворення аеропорту ДП «МА «Бориспіль» в головний авіаційний хаб Східної Європи;
- 2) подальша модернізація регіональних аеропортів з **урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та** з метою забезпечення придатності їхньої інфраструктури до обслуговування сучасних повітряних суден, виходячи з перспектив підвищення попиту на авіаперевезення;
- 3) реалізація Державної цільової програми розвитку аеронавігаційної системи України;
- 4) створення Фонду розвитку аеропортів як спецфонду Держбюджету;
- 5) розвиток мультимодального вантажного центру у форматі державно-приватного партнерства;
- 6) розвиток нових технологій, спрямованих на перехід до авіаційного палива, що виробляється сталим шляхом (sustainable aviation fuels, SAF), вжиття глобальних ринкових заходів щодо зниження емісії вуглецю (CO₂) в рамках Системи компенсації та скорочення викидів CO₂ для міжнародної авіації (програма CORSIA).

СПИСОК ПРОЕКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
сфери авіаційного транспорту

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
1.	Створення національного авіаційного перевізника (реалізація 2023-2025 рр.)	Забезпечення розвитку аеропорту Бориспіль як хабового з одночасним розвитком розгалуженої мережі середньомагістральних рейсів з регіонів та в межах України, виконання суспільно-важливих авіаперевезень з районів, де відсутнє альтернативне наземне транспортне сполучення.	Отримання ліцензії, сертифікату експлуатанта, інших дозвільних документів, необхідних для початку операційної діяльності, лізинг/придбання 2 повітряних суден.	Мінінфраструктури Державіаслужба	2 500	Кошти державного бюджету	-
2.	Створення, відкриття та забезпечення діяльності постійного представництва України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) в м.	Реалізація ряду стратегічних питань, захисту та відстоювання національних інтересів України в сфері цивільної авіації в сучасних політичних умовах, ефективного впливу на роботу ІКАО та участі у	Нормалізація потоків повітряного руху у повітряному просторі над Чорним морем. Просування кандидатури України до Ради ІКАО	МЗС Мінінфраструктури Державіаслужба	15 на рік	Кошти державного бюджету	Прийняття відповідного Указу Президента України

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	Монреаль (Канада) <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	прийнятті рішень, що будуть обов'язковими до виконання усіма країнами-членами ІКАО, необхідною є постійна присутність акредитованих представників від України при цій організації.	Координація дій України на регіональному рівні та їхня підтримка та просування у штаб-квартирі ІКАО. Представництво інтересів авіаційної галузі України. Збереження в ІКАО авторитету України як авіаційної держави.				
3.	Реконструкція/будівництво доступних для всіх верств населення об'єктів авіаційної інфраструктури <i>(реалізація 2023-2032 рр.)</i>	Відновлення та розвиток авіаційної мобільності населення.	5-7 міжнародних аеропортів, які відповідають сучасним стандартам ІКАО (в тому числі щодо доступності для осіб з інвалідності та мало мобільних груп населення) та пристосовані до прийому нових типів ПС (наприклад, сімейства ПС	Мінінфраструктури Укрінфрапроект Органи місцевого самоврядування	Буде визначена після здійснення оцінки стану пошкодженого/зруйнованого майна, але не менше 5 000 млн грн на один аеропорт	Кошти державного бюджету, кошти місцевих бюджетів, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			A320/NEO і B737NG/MAX).				
4.	Реконструкція льотної зони № 2 ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	В ДП МА «Бориспіль» важливою конкурентною перевагою є наявність двох злітно-посадкових смуг (ЗПС). ЗПС №2 та прилегла мережа магістральних руліжних доріжок разом утворюють льотну зону №2, яка була введена в експлуатацію в 1971 році та, незважаючи на низку проведених ремонтів, сьогодні вимагає капітальної реконструкції. Для забезпечення безперебійної роботи аеропорту реконструкція льотної зони №2 має бути завершена до 2025 року.	Довжина ШЗПС – 3800м	Мінінфраструктури	7 200	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
5.	Будівництво вантажного	Існуючий вантажний термінальний	Обіг вантажу не менше	Мінінфраструктури	600	Кошти державного бюджету, позики	Зміни до комплексу

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	терміналу на території ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	комплекс перевантажений, використовуються відносно застарілі технології та обладнання.. Обмеженість інфраструктури вантажного комплексу є головним фактором, який стримує розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Бориспіль», тому на 2022 рік запланований початок проекту будівництва нового вантажного терміналу.	120 тис. тонн на рік			міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
6.	Реконструкція паркувального майданчика «Р1» з влаштуванням автостанції в ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	Для відповідності сучасним трендам інтермодальних подорожей та забезпечення передумов для реалізації концепції «єдиного квитка» в подальшому, необхідними є реконструкція паркувального	Пропускна здатність не менше 700 пасажирів на годину	Мінінфраструктури	125	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		майданчика «Р1» з влаштуванням автостанції в безпосередній близькості до терміналу D та залізничної станції.					організацій
7.	Реконструкція складу паливно-мастильних матеріалів ДП МА «Бориспіль» у м. Бориспіль по вул. Запорізька, 16-а (реалізація 2023-2025 рр.)	Паливно-заправний комплекс (ПЗК) істотно зношений. На першому етапі реконструкції ПЗК запланована реконструкція складу паливно –мастильних матеріалів у м. Бориспіль по вул. Запорізька, 16-а з оновленням його потужностей та технічно-технологічним переоснащенням обладнання.	Не менш 9000 м³	Мінінфраструктури	446	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
8.	Реконструкція складу ЦЗС (централізованої заправної станції) в ДП МА «Бориспіль»	В подальшому запланована реконструкція складу центральної заправної системи, зокрема заміна існуючих	Не менш 7000 м³	Мінінфраструктури	450	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ,	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	<i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	непридатних до експлуатації РВС, встановлення насосно-фільтраційних блоків, пристроїв пунктів наливу, управління, станції пожежогасіння.				KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
9.	Будівництво доступного для всіх верств населення термінального комплексу по вул. Київський шлях, 2/1-а у м. Бориспіль <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Планується завершити розпочате будівництво термінального комплексу (зали офіційних делегацій (ЗОД) та прилеглого перону). Станом на 2021 рік ступінь готовності об'єкту складає 60%.	Пропускна здатність не менше 150 пасажирів на годину	Мінінфраструктури	750	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
10.	Реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» в ДП МА «Бориспіль» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Розширення перону дозволить збільшити кількість стоянок пасажирських суден, скоротити час операцій на пероні.	Додаткові 11 місць стоянки ПС коду С	Мінінфраструктури	150	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							вимог кредитних організацій
11.	Будівництво паркінгу в ДП МА "Бориспіль" (реалізація 2023-2025 рр.)	Заплановане завершення розпочатого раніше будівництва другої черги паркінгу районі терміналу D.	Збільшення місць для стоянки автомобілів на 1019 шт.	Мінінфраструктури	487	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
12.	Капітальний ремонт дороги № 1 (термінал «D») з влаштуванням надземного пішохідного переходу на території ДП МА "Бориспіль" (реалізація 2023-2025 рр.)	Капітальний ремонт дороги з передбаченим влаштуванням надземного пішохідного переходу, що значно підвищить рівень безпеки дорожнього руху та комфорт пасажирів.	Введення експлуатацію	Мінінфраструктури	25	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
13.	Будівництво нового КПП в ДП МА «Бориспіль» (реалізація 2023-2025 рр.)	Будівництво нового КПП при в'їзді на територію аеропорту суттєво підвищить рівень безпеки об'єктів аеропорту.	Введення експлуатацію в	Мінінфраструктури	15	Кошти державного бюджету, позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, КfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Зміни до комплексу статей у Бюджетному кодексі, прийняття необхідних законодавчих актів, відповідно до вимог кредитних організацій
14.	Участь ДП МА «Бориспіль» в управлінні аеропортами за кордоном (реалізація 2023-2025 рр.)	Надання аеропортом «Бориспіль» послуг з управління аеропортами (або групою аеропортів) за кордоном (за зразком Fraport).	Виграний тендер на управління аеропортами за кордоном	Мінінфраструктури	30	Власні кошти аеропорту (для участі в тендерах)	
15.	Відновлення аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України у мінімально можливих обсягах і конфігураціях та часових	Реалізація даного проекту дозволить країні забезпечити експлуатацію вцілілого обладнання організації повітряного руху та зв'язку, навігації, спостереження, а також зберегти	Якісний критерій щодо збереження високоякісного, кваліфікованого персоналу підприємства (диспетчери ОПР, інженера служби ЗНС, ін.) з метою	Мінінфраструктури ДП «Укр аерорух»	714 (102 на місяць на період з червня по грудень ц.р.) з подальшим переглядом у IV кварталі ц.р.	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	проміжках із дотриманням вимог безпеки польотів (реалізація 2022рр.)	висококваліфікований персонал підприємства (диспетчери ОПР, інженера, інш.) в умовах військової агресії російської федерації, уникнути втрати даного персоналу для аеронавігаційної галузі країни та, як результат, забезпечити швидке відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України після завершення бойових дій. Втрати персоналу підприємства, через відсутність фінансування витрат на оплату праці, призведе до вкрай складних та майже непоправних наслідків для аеронавігаційної галузі країни в частині, що стосується звільнення та переходу персоналу	недопущення втрати даного персоналу та подальшої неспроможності держави забезпечити відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України після завершення бойових дій. До відома: Підготовка одного фахівця диспетчерського складу та інженерно-технічного складу служби зв'язку, навігації та спостереження тривають роками, а саме від 5 до 7 років.				

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		підприємства до роботи у інших сферах економіки. Як результат, це призведе до подальшої неспроможності країни забезпечити заходи щодо відновлення польотів повітряних суден в повітряному просторі України через брак кваліфікованого персоналу після завершення бойових дій.					
16.	Відновлення сертифікату експлуатанта та льотної придатності літаків авіакомпанії ДП «Украерорух» (реалізація 2022 р.)	Модернізація бортових комплексів AD-FIS та капітальний ремонт трьох двигунів для організації проведення льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів.	Забезпечення доказової бази відповідності нормам експлуатаційних характеристик наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, що знаходяться в експлуатації в підрозділах Укрероруху, на аеродромах України	Мінінфраструктури Державіаслужба ДП «Украерорух»	75	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			та за запитами закордонних провайдерів ЗНС.				
17.	Мобільні радіолокаційні станції (РЛС) Мобільні первинні РЛС (PSR) (2 системи) Мобільні вторинні РЛС (MSSR) (2 системи) (реалізація 2022р.)	Для забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури спостереження за повітряним рухом для ОрПР, у першу чергу у Південному та Східному районах повітряного простору України (РПІ Одеса, РПІ Дніпро та РПІ Сімферополь), у тому числі і в аеродромній зоні аеродромів Одеса, Дніпро, яка потребує наявності як MSSR, так і PSRрадарів спостереження.	Забезпечення спостереження за повітряним рухом для ОрПР у визначеній зоні повітряного простору при проведенні робіт з відновлення або заміні радіолокаційного обладнання.	Мінінфраструктури ДП «Укранерорух»	450	Кошти державного бюджету. Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
18.	Аеродромні диспетчерські вежі (АДВ) Аеродроми: Вінниця Дніпро	Відновлення ОрПР у районі аеродромів Дніпро, Вінниця, Миколаїв та Херсон. Існуючі АДВ було зруйновано під час ракетних обстрілів.	Забезпечення технічної інфраструктури ОрПР. Побудова АДВ з робочими місцями (РМ)	Мінінфраструктури ДП «Укранерорух»	1000	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	Миколаїв Херсон (реалізація 2023-2025 рр.)	На аеродромах Дніпро і Вінниця забезпечення цивільно-військової координації.	цивільних диспетчерів та в на аеродромах Дніпро і Вінниця для військової групи управління польотами для спостереження та координації спільного повітряного та наземного руху повітряних суден у повітряному просторі та на поверхні зони аеродрому. РМ повинні бути обладнані зв'язком та іншим обладнанням для забезпечення ОрПР та цивільно-військової координації				
19.	Первинно-вторинні радари (PSR/MSSR) ТРЛК-10: Житомир, Чугуїв,	Відновлення радіолокаційного покриття у повітряному просторі України де відповідальність щодо	Забезпечення спостереження за повітряним рухом для ОрПР.	Мінінфраструктури ДП «Укראерорух»	900	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	Бахмут (Артемівськ) <u>Аеродроми:</u> Одеса, Дніпро, Запоріжжя (реалізація 2023-2025 рр.)	ОрПР покладеної на Украерорух. Існуючі радіолокатори були знищені під час ракетних обстрілів.					
20.	Метеорологічні радіолокаційні станції: Львів Харків Запоріжжя (реалізація 2023-2025 рр.)	Відновлення метеорологічного забезпечення на маршруті.	Забезпечення метеорологічною інформацією аеронавігації на маршруті.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	7	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
21.	Мобільні АДВ Капітальний ремонт та модернізація двох існуючих мобільних АДВ (реалізація 2023-2025 рр.)	Для забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури для ОрПР в аеродромній зоні.	Забезпечення перехідного періоду при відновленні або побудові нової інфраструктури для ОрПР в аеродромній зоні.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	8	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
22.	Системи спостереження ADS-B/WAM (реалізація 2023-2025 рр.)	Для забезпечення впровадження систем спостереження за повітряним рухом з розподіленою інфраструктурою, що значно підвищує надійність поля спостереження у критичних умовах стихійного лиха або зовнішньої військової агресії.	Впровадження кооперативних систем спостереження з використанням технології ADS-B, WAM по всій території України.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	50	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
23.	Оновлення Системи обміну повідомленнями з ОПР (AMHS) Украероруху (реалізація 2023-2025 рр.)	Система обміну повідомленнями з ОПР (AMHS) Украероруху поставлена в 2014 році. За цей час обладнання Системи морально застаріло, а в нормативні документи ІКАО, що регламентують діяльність Авіаційного фіксованого зв'язку внесені зміни. Оновлення програмного та апаратного забезпечення	Оновлення програмного забезпечення Системи. Оновлення морально застарілої апаратної складової Системи.	Мінінфраструктури ДП «Украерорух»	80	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		дозволить підвищити надійність Системи та досягнути повної сумісності з всесвітньою мережею Авіаційного фіксованого зв'язку.					
24.	Впровадження нової автоматизованої системи керування повітряним рухом (АС КІР) та системи мовного зв'язку (СМЗ) в Одеському РДЦ (реалізація 2023-2025 рр.)	Для здійснення обслуговування повітряного руху в зоні відповідальності Одеського РДЦ та АДВ.	Завершення поточних контрактів щодо заміни АС КІР та СМЗ Одеського РДЦ, які відпрацювали з 2000 року, технічно застарілі та не підлягають подальшій модернізації. Нові системи знаходяться на етапі налагоджувальних робіт та підготовлені до приймальних випробувань.	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	29,8 7,8	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-
25.	Модернізація АС КІР «Стріла-Аленія» Київського центру керування	Забезпечення вимог документів Annex 10 - Volume II - ICAO, EUR Doc 020 EUR AMHS Manual,	Виконання завдання переходу до всесвітньою мережі Авіаційного фіксованого зв'язку	Мінінфраструктури ДП «Укрерорух»	20	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	повітряним рухом з метою приєднання АС КІР до Системи обміну повідомленнями з ОПР (AMHS) Укранероруху (реалізація 2023-2025 рр.)	EUROCONTROL SPECIFICATION on the Air Traffic Services Message Handling System (AMHS).	обміну повідомленнями з ОПР (AMHS), яка впроваджена в Укранерорусі на заміну застарілої системи АФТН.				
26.	Модернізація багатопозиційної системи спостереження (MLAT) аеродрому Бориспіль (реалізація 2023-2025 рр.)	Система спостереження MLAT призначена для виявлення, обробки та передачі до користувачів даних спостереження про повітряні судна (далі – ПС) у зонах CTR Бориспіль, CTR Київ/Жуляни та за наземним рухом аеродрому Бориспіль. Модернізація викликана змінами в конфігурації аеродрому Бориспіль після впровадження терміналу D.	Завершення поточного контракту щодо розширення кількості датчиків MLAT з метою виключити зон закриття, які з'явилися при впровадженні терміналу D.	Мінінфраструктури ДП «Укранерорух»	30,5	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
27.	Реконструкція існуючого пасажирського терміналу ДП «МА «Львів» в частині будівництва зовнішніх інженерних мереж Реконструкція аеродрому ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>	Завершення будівництва, з урахуванням норм доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та введення в експлуатацію об'єктів Євро-2012 для аеродрому Львів, та передача їх на баланс аеропорту Львів.	Виділення коштів	Мінінфраструктури Мінфін	62,06 (станом на 2013 рік)	Кошти державного бюджету	-
	Реконструкція аеродрому ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2023-2025 рр.)</i>				157,99 (станом на 2013 рік)		
28.	Будівництво вантажного терміналу на території ДП «МА «Львів» <i>(реалізація 2025-2032 рр.)</i>	Вантажний термінал необхідний для термінального обслуговування і зберігання вантажів загального призначення та спеціальних вантажів, що в свою чергу дозволить розвивати	Завершення будівництва вантажного терміналу	Мінінфраструктури	35	Позики міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для відбудови)	-

	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Львів». Передбачається досягти вантажообігу не менше 40 тис. тонн на рік.					

III. Сфера морського та внутрішнього водного транспорту

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення (за даним напрямом)

Поточний стан сфери морського та внутрішнього водного транспорту:

У 2021 році обсяг вантажопереробки склав 153,3 млн тонн, перевезення Дніпром - 14,4 млн тонн.

Обсяг вантажопотоку, який прогнозувався на 2022 рік, очікувався на рівні 161,2 млн. тонн, річкові перевезення мали досягти 15,8 млн тонн.

Починаючи з 24 лютого 2022 року, фактично розпочалась блокада морських портів на південному узбережжі України. Військові кораблі країни-агресора блокують судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямують до/з морських портів України.

За наявними підрахунками Україна втрачає 170 млн доларів США в день через заблоковані порти, а орієнтовні прямі збитки, які завдано з 24 лютого 2022 року інфраструктурі морського та внутрішнього водного транспорту державної форми власності, становлять близько 622 млн доларів США. Проте, фактичну оцінку збитків та обсягів потреб ресурсів для відновлення портової інфраструктури можливо здійснити лише після завершення бойових дій на території України та повернення окупованих територій. Це відноситься у тому числі і до Автономної республіки Крим, наслідки окупації якої та пошкодження інфраструктури п'яти морських портів на її території ще треба буде також додатково оцінити після відновлення контролю України на цією територією. Станом на 04 травня 2022 року під контролем України залишилися найбільші порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвія, Одеський, Чорноморський, Південний. На сьогоднішній день зазначені морські порти працюють тільки для обслуговування залізничного та автомобільного рухомого складу.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806, закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Про це відповідною нотою МЗС повідомлено Міжнародну морську організацію (ІМО), якою в свою чергу зазначену інформацію доведено до урядових та неурядових організацій країн-членів.

Вжиття зазначеного заходу спричинено неможливістю здійснювати обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища у той час, коли росія продовжує вести активні воєнні дії в даних регіонах, чим несе загрозу для людського життя і здоров'я.

Морські порти в Україні – це не тільки основний спосіб експорту продукції агропромислового комплексу, який приніс 27,9 мільярдів доларів США у 2021 році, а й джерело експорту продукції металургії (16,0 мільярдів доларів США), хімічної промисловості (2,7 мільярди доларів США), експорт мінеральних добрив (8,42 мільярди

доларів США).

Зазначені дії нанесли удар економіці України, оскільки морським сполученням здійснювалося близько 70 % експорту українських виробників (орієнтовно 47,0 мільярдів доларів США) та значна частина імпорту.

Експорт агропромислового комплексу (зерно, олія), чорної металургії, руди та шлаків здійснювався майже у всіх випадках морським транспортом.

Повноцінно працюють та збільшують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У мирний час на них припадало трохи менше ніж 5% експорту. Зараз вони можуть перевозити ті самі обсяги, що й у мирний час, але потенціал у дунайського напрямку великий, зважаючи на ситуацію з іншими портами.

З метою забезпечення стабільної зовнішньоторговельної діяльності Міністерством інфраструктури України зосереджено увагу на підвищенні ефективності роботи Дунайського морського кластеру. Порти, які розташовано в Дунайському регіоні (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), працюють у штатному режимі, нарощують вантажну базу, збільшують обробку суден біля причалів.

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» збільшує залучення власного флоту в експортно-імпортних перевезеннях, у прискореному темпі проводить його ремонт, щоб найближчим часом ввести в експлуатацію максимальну кількість суден на Дунаї.

У той же час, унаслідок блокування терористичними військами російської федерації частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, захоплений Каховський судноплавний шлюз (пошкоджене обладнання шлюзу).

Виникли умови дефіциту нафтопродуктів, що використовувалися у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. Ситуація ускладнюється тим, що значна частина імпорту нафтопродуктів Україною припадала на Республіку Білорусь (від третини до двох третин з російською федерацією), з якою, внаслідок її підтримки російської федерації, Україна розірвала торговельні відносини.

В Україні загалом нараховується близько 100 тисяч працюючих моряків, з яких у рейсах постійно перебуває близько 40 тисяч (30 тисяч офіцерського складу та 10 тисяч рядового складу).

За даними Міжнародної палати судноплавства (ICS) частка українських моряків у світовому торговельному флоті складає близько 4,5 %.

Що стосується персоналу суден внутрішнього плавання з українськими документами, цифра сягає 11 тисяч, серед яких на Дунаї працює 1,8 тисяч (при цьому, на судах під прапорами країн ЄС – близько 1 тисячі).

Необхідно здійснення заходів щодо приведення системи підготовки та отримання документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання до вимог законодавства ЄС.

Українські моряки, які працюють на судах в міжнародних рейсах, щороку приносять в економіку України 3 - 4 мільярди доларів США.

На даний час на тимчасово окупованих територіях України призупинено процес здійснення дипломування моряків. Через воєнний стан заблоковано можливість виїзду моряків для працевлаштування на судна під іноземним прапором.

Щодо стану реалізації програмних документів – фактично зупинено реалізацію

ключових програмних документів у сфері морського та внутрішнього водного транспорту (Морської доктрини та Стратегії розвитку морських портів України), не можуть бути виконані завдання Плану заходів з виконання Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України.

Ключові виклики у сфері:

- необхідність зняття морської блокади українських портів і розблокування частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях;
- відновлення судноплавства та розвитку українського флоту;
- розширення потужностей Дунайського морського кластеру, створення інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через р. Дунай;
- переорієнтація частини вантажопотоку з автодоріг на водний транспорт, включення портів у мультимодальні перевезення, в т. ч. і в універсальних контейнерах та сполучення «залізниця – водний транспорт»;
- збільшення пропускної спроможності та обсягів перевезень морським та внутрішнім водним транспортом;
- подальша діджиталізація процесів, модернізація програмних комплексів та систем контролю доступу в морських та річкових портах України;
- розробка «Схем розвитку морських та річкових портів України» із врахуванням нагальної потреби, перспективних вантажопотоків та розвитку потужностей портових операторів;
- перехід на альтернативні джерела енергопостачання із врахуванням економічної доцільності та ефективності, а також потреб щодо реалізації програм екологічної безпеки;
- внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проектів, відновлення зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;
- вирішення складних ситуацій з українськими моряками за кордоном та іноземними членами екіпажів, які знаходяться в українських морських портах;
- створення ефективного механізму підготовки та дипломування моряків, а також членів екіпажів суден внутрішнього плавання;
- переведення системи видачі кваліфікаційних документів моряків в електронний вигляд;
- цифровізація адміністративних послуг та державного нагляду (контролю) у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

Ключові можливості:

- забезпечення здійснення повноцінного експорту та імпорту товарів через морські та річкові порти України;
- максимальна інтеграція Української воднотранспортної системи до транспортної системи ЄС;
- збільшення пропускної спроможності, модернізація, розвиток портів Дунайського регіону, у тому числі модернізація підходів до них водними шляхами та сухопутними (електрифікація ділянок залізничних колій для зменшення загальної вартості логістичних перевезень, будівництво нових залізничних колій).

Ключові обмеження:

- триваюча широкомасштабна військова агресія росії проти України;

- обмежена кількість портів в експлуатації у порівнянні з довоєнною ситуацією;
- відмова страховиків покривати ризики з судноплавства;
- дефіцит фінансування робіт з розвитку, модернізації, реконструкції пошкоджених об'єктів інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту;
- значні простой суден при проходженні Сулінського каналу;
- недосконалість законодавства про інвестиції;
- розташування на території Молдови під'їзних залізничних колій та автомобільних доріг, які з'єднують українські порти Дунайського регіону, залізничні станції, логістичні хаби;
- відсутність інформаційних систем та електронних реєстрів;
- потреба в швидкій адаптації національного законодавства до законодавства ЄС.

2.Цілі, завдання, етапи Плану відновлення (за даним напрямом)

2.1. Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом

Створення умов для розвитку та відновлення перевезень морським та внутрішнім водним транспортом, збільшення обсягів перевезень, відновлення та розвиток інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту.

2.2.Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами

1) Відновлення та розвиток перевезень морським і внутрішнім водним транспортом:

- зняття морської блокади українських морських портів і звільнення окупованих терористичними військами російської федерації морських портів у містах Херсоні, Скадовську, Бердянську та Маріуполі, морських портів АР Крим та м. Севастополь, а також Нижнього Дніпра з Каховським судноплавним шлюзом;
- розмінування та тралення акваторії морських портів, підхідних каналів, морських і внутрішніх водних шляхів;
- розвиток та модернізація портів Дунайського регіону – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ;
- здійснення експлуатаційного днопоглиблення (підтримання заданих глибин і навігаційних габаритів, передбачених паспортом портової акваторії) акваторій морських портів Рені та Ізмаїл, а також суднового ходу на внутрішніх водних шляхах;
- включення української частини р. Дунай в мережу ТЕН-Т;
- проведення ремонту та модернізації суден, що перебувають на балансі ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», та флоту основних державних перевізників для їх максимального залучення в вантажоперевезеннях з країнами ЄС;
- створення мультимодального хабу на базі одного з портів Дунаю (Рені або Ізмаїл), а також стимулювання приватних інвесторів щодо організації мультимодального терміналу на річці Дніпро (Середній Дніпро);
- відновлення роботи Каховського судноплавного шлюзу (в тому числі ремонтні роботи та встановлення необхідного обладнання);
- реалізація проєкту ГСХ Дунай-Чорне море для можливості заходу в Дунайські

порти по українському судновому ходу великотоннажних суден;

- налагодження логістики по прибережному коридорі Дунай-Дніпро/Південний Буг для суден внутрішнього плавання;
- збільшення тоннажності торговельних суден під українським прапором для покращення товарообігу з іншими країнами;
- розробка та запуск Реєстру суден внутрішнього плавання та супутніх реєстрів і баз даних;
- розроблення ефективного фінансово-економічного механізму для модернізації та відновлення конкурентоспроможного суднобудівного кластеру з широким використанням інструментів податкової та фінансово-кредитної політики;
- подальша діджиталізація процесів, модернізація програмних комплексів та систем контролю доступу в морських та річкових портах України;
- стимулювання розвитку лінійного судноплавства та судноплавства до річкових портів (терміналів).

2) Відновлення і модернізація інфраструктури морського і внутрішнього водного транспорту:

- відновлення зруйнованих російськими терористичними військами першочергових об'єктів, необхідних для нормального функціонування морського та внутрішнього водного транспорту;
- усунення лімітуючих ділянок на річці Дніпро;
- відновлення та модернізація шлюзового господарства на річці Дніпро, побудова другого Каховського шлюзу з розширеними характеристиками;
- створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури та об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проектів, відновлення зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;
- модернізація Річкової інформаційної служби, створення інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами та баз даних Адміністрації судноплавства;
- покращення транспортного сполучення морських портів та річкових портів (терміналів) на території України.

3) Розширення мережі річкових портів (терміналів) та підвищення ефективності використання наявних потужностей в річкових портах (терміналах):

- створення умов для залучення приватних інвестицій;
- покращення інвестиційного клімату в річкових портах (терміналах) України (спрощення механізму будівництва на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних);
- будівництво нових терміналів і місць зберігання для імпорту критично важливої продукції для оборони та економіки України (продуктів нафтопереробки, мінеральних добрив);
- запуск Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- стимулювання приватних інвесторів щодо будівництва терміналів для прийому зріженого природного газу та інших баз паливно мастильних матеріалів.

4) Розвиток портової та припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг тощо) та пропускної спроможності морських портів:

- будівництво супутньої інфраструктури для морських портів (залізничні під'їзні колії та автодороги);
- електрифікація ділянки залізничної колії від станції Білгород-Дністровський до станції Ізмаїл для зменшення загальної вартості логістичних перевезень;
- встановлення залізничного сполучення Рені - Ізмаїл;
- здійснення експлуатаційного днопоглиблення (підтримання заданих глибин і навігаційних габаритів, передбачених паспортом портової акваторії) акваторій морських портів Рені, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Одеса, Південний, Чорноморськ, Ольвія, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь;
- збільшення глибин (коригування паспортів) акваторій морських портів Рені та Ізмаїл;
- будівництво терміналів ЗПГ (зрідженого природного газу) у морських портах;
- визначення меж акваторій та територій морських портів, з урахуванням вимог законодавства та інтересів власників приватних терміналів;
- спрощення встановлених законодавчих процедур для термінового відновлення інфраструктури морських портів;
- розробка «Схем розвитку морських та річкових портів України» із врахуванням нагальної потреби, перспективних вантажопотоків та розвитку потужностей портових операторів;
- перехід на альтернативні джерела енергопостачання із врахуванням економічної доцільності та ефективності, а також потреб щодо реалізації програм екологічної безпеки;
- удосконалення законодавства з метою розвитку морських портів, перехід до європейської моделі управління «порт-лендлорд», а також розгляд можливості запровадження інших моделей управління.

5) Створення ефективного механізму підготовки та дипломування моряків, а також членів екіпажів суден внутрішнього плавання:

- забезпечення можливості виїзду моряків та персоналу суден внутрішнього плавання для працевлаштування на судна під іноземним прапором;
- створення системи отримання документів членів екіпажів внутрішнього плавання відповідно до вимог законодавства ЄС;
- розробка та запуск реєстру кваліфікаційних посвідчень членів екіпажів суден внутрішнього водного транспорту та супутніх баз даних, інтеграція їх з відповідними реєстрами ЄС;
- забезпечення виконання вимог міжнародних договорів України та створення ефективного механізму підготовки та дипломування моряків – осіб командного складу морських суден;
- вдосконалення нормативно-правової бази та цифровізація процесу подання заявок та отримання кваліфікаційних документів членів екіпажів суден.

Проекти, передбачені Планами розвитку морських портів на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу, затверджені в порядку, передбаченому Законом України «Про морські порти України», підлягають виконанню у строки, визначені такими планами, та в порядку, передбаченому чинним законодавством України, відтак додатково не включались до списку проектів на виконання плану відновлення.

ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.*

* У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.

1. Відновлення та розвиток перевезень морським і внутрішнім водним транспортом: зняття морської блокади українських морських портів і звільнення окупованих терористичними військами російської федерації морських портів у містах Херсоні, Скадовську, Бердянську та Маріуполі, морських портів АР Крим та м. Севастополь, а також Нижнього Дніпра з Каховським судноплавним шлюзом; розмінування та тралення акваторії морських портів і внутрішніх водних шляхів;
2. Оптимізація, уточнення існуючих меж акваторій, територій морських портів Миколаїв, Ольвія, Південний, Одеса, Чорноморськ, Херсон, Усть-Дунайськ, Ізмаїл для забезпечення їх сталого розвитку, збільшення вантажопотоків, скорочення видатків та забезпечення безпеки судноплавства;
3. Прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про відведення ділянок земель у межах території морських портів (у межах ширини гідротехнічних споруд, обумовлених конструктивними елементами) та відведення ділянок земель водного фонду у межах акваторії морських портів вздовж лінії кордону гідротехнічних споруд (причальних, захисних, берегоукріплюючих) шириною 20 м.;
4. Збереження та утримання у задовільному технічному стані об'єктів інфраструктури морських портів Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ), морських портів Великої Одеси (Одеса, Південний, Чорноморськ) та Миколаївського регіону.
5. Збільшення пропускної спроможності морських портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ та внутрішніх водних шляхів шляхом:
 - здійснення експлуатаційного днопоглиблення (підтримання заданих глибин і навігаційних габаритів, передбачених паспортом портової акваторії) акваторій морських портів Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ, з метою забезпечення безпечного прийняття для вантажно-розвантажувальних робіт суден морського класу з осадкою до 7,0 м в орієнтовному обсязі близько 500 тис м3 (обсяг може коригуватися в залежності від нагальних потреб та необхідності), а також суднового ходу на внутрішніх водних шляхах та операційних акваторій причалів річкових портів (терміналів) (за рахунок користувачів таких причалів). Перегляд планів шляхових робіт на внутрішніх водних шляхах з урахуванням змін переорієнтації вантажопотоків;
 - реалізація проєкту ГСХ Дунай - Чорне море для можливості заходу в Дунайські порти по українському судновому ходу великотоннажних суден;
 - організація додаткових місць перевалки вантажів, у тому числі з використанням рейдових стоянок, будівництво річкових портів (терміналів);
 - електрифікація ділянки залізничної колії від станції Білгород-Дністровський до станції Ізмаїл для зменшення загальної вартості логістичних перевезень;
 - організація додаткових перевалочних площадок у портах;
 - забезпечення портів сучасним обладнанням для обробки вантажів, у тому числі мобільними елеваторами для продукції агропромислового комплексу, перекидачами тощо.
6. Відновлення роботи морських портів та внутрішніх водних шляхів шляхом:

- розмінування, тралення акваторій морських портів, підхідних каналів, морських і внутрішніх водних шляхів; розблокування роботи морських портів та річкових портів (терміналів);
 - внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проектів, відновлення зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;
 - відновлення судноплавства на річках Дніпро та Південний Буг, а також роботи Каховського судноплавного шлюзу (в тому числі ремонтні роботи та встановлення необхідного обладнання).
7. Відновлення процесу працевлаштування українських моряків шляхом забезпечення можливості виїзду моряків і персоналу суден внутрішнього плавання для працевлаштування на морські судна та судна внутрішнього плавання;
 8. Забезпечення державної підтримки розвитку внутрішнього водного транспорту та залучення додаткових інвестицій в судноплавний бізнес з метою ефективного розподілу витрат на підтримання логістики шляхом переорієнтації вантажопотоку з автодоріг на ВВТ – забезпечення функціонування та наповнення Державного фонду внутрішніх водних шляхів;
 9. Справедлива оптимізація системи портових зборів, створення сприятливих умов для підвищення ефективності роботи логістичних маршрутів із залученням водного транспорту, зокрема звільнення суден внутрішнього плавання з максимальною осадкою до 4,5 м від частини портових зборів, звільнення окремих категорій суден від сплати якірного збору в портах Дунайського регіону;
 10. Відновлення залізничної колії на ділянці «Березине-Басарабська» для забезпечення диверсифікації ланцюгів постачання у морський порт Рені.

ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) –

«ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

**У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

1. Створення мультимодального хабу на базі одного з портів Дунаю (Рені або Ізмаїл) та створення річкових портів (терміналів) для активізації вантажного сполучення як з країнами ЄС, так і з іншими країнами, в т. ч. перевезення в контейнерах, а також організація на річці Дніпро (Середній Дніпро) мультимодального терміналу;
2. Організація спрощеного судноплавного сполучення між морськими портами р. Дунай та портами р. Дніпро та р. Південний Буг для суден внутрішнього плавання, з урахуванням необхідних технічних/конструктивних характеристик для безпечного проходження;
3. Залучення до вантажоперевезень між портами ЄС і в середині країни флоту українських перевізників (в тому числі державних: ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (на Дунаї), ДП «Адміністрація річкових портів» (на Дніпрі) шляхом його модернізації (переобладнання)), а також будівництво нового флоту на українських суднобудівних заводах для цих підприємств, в т. ч. з використанням альтернативних джерел енергії (електрики, водню), будівництво відповідних заправних станцій;
4. Спрощення адміністративних процедур, формальностей у портах, скорочення часу

на обробку вантажів і заявок шляхом модернізації Річкової інформаційної служби відповідно до вимог ЄС та управління логістичним водним коридором, створення і впровадження інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень ВВШ і баз даних Адміністрації судноплавства (Реєстр об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, бази даних кваліфікаційних документів персоналу суден, суднових документів);

5. Збільшення пропускної спроможності морських портів України, створення річкових портів (терміналів) на внутрішніх водних шляхах шляхом збільшення глибин акваторій морських портів і внутрішніх водних шляхів, у порівнянні з паспортними параметрами;
6. Подальша діджиталізація процесів, модернізація програмних комплексів та систем контролю доступу в морських та річкових портах України;
7. Розробка «Схем розвитку морських та річкових портів України» із врахуванням нагальної потреби, перспективних вантажопотоків та розвитку потужностей портових операторів;
8. Перехід на альтернативні джерела енергопостачання із врахуванням економічної доцільності та ефективності, а також потреб щодо реалізації програм екологічної безпеки;
9. Створення ефективного механізму відведення земель водного фонду, зайнятих територіальним морем, внутрішніми морськими водами, в тому числі під акваторією морських портів під водними об'єктами, а також внутрішніми водними шляхами;
10. Створення ефективного та прозорого механізму підготовки та дипломування моряків і членів екіпажів суден внутрішнього плавання відповідно до вимог міжнародних договорів України та законодавства ЄС;
11. Забезпечення виконання міжнародних вимог у тому числі законодавства ЄС з торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України;
12. Забезпечення зростання тоннажу під українським прапором;
13. Створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури. Оптимізація роботи та структури управління підприємств морського та внутрішнього водного транспорту, скорочення видатків таких підприємств;
14. Імплементация директив та регламентів Євросоюзу в українське законодавство згідно, зокрема, з Угодою про асоціацію;
15. Покращення транспортного сполучення морських і річкових портів на території України із залізничними станціями шляхом будівництва під'їзної залізничної колії до порту Рені виключно через територію України.

ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

**Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

1. Збільшення пропускної спроможності шлюзів і мінімізація перерв у навігації (застосування технологій, які даватимуть можливість працювати шлюзам у несприятливих погодних умовах (при низьких температурах) шляхом модернізації шлюзового господарства на річці Дніпро. Забезпечення переорієнтації частини

- вантажів з автоперевезень на ВВТ; побудова другого Каховського шлюзу з розширеними характеристиками (зменшення витрат бюджету на ремонти автодоріг, зменшення викидів в атмосферу, можливість одноразових перевезень великими партіями, здешевлення логістики);
2. Покращення інвестиційного клімату в морських портах України (спрощення механізму будівництва на морських шляхах, віднесених до категорії судноплавних, у межах акваторій морських портів, в зоні дії навігаційного обладнання, уникнення самочинного будівництва в акваторії та на території морського порту, можливість створення штучних територій в портах);
 3. Забезпечення сталого розвитку на оновлення інфраструктури морських портів України, зокрема шляхом оновлення та реалізації Планів розвитку морських портів України;
 4. Забезпечення стійкого розвитку морської галузі з урахуванням Європейського досвіду, залучення інвестицій та новітніх технологій;
 5. Перехід до європейської моделі управління стратегічними об'єктами портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, - «порт-лендлорд», а також розгляд можливості запровадження інших моделей управління;
 6. Збільшення тоннажності торговельних суден під українським прапором для покращення товарообігу з іншими країнами;
 7. Впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, а саме моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування в разі забруднення з суден і створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події;
 8. Будівництво терміналів ЗПГ (зрідженого природного газу) у морських портах;
 9. Розвиток лінійного судноплавства;
 10. Адаптація українського законодавства в сфері водного транспорту до законодавства ЄС;
 11. Стимулювання портових операторів використовувати високопродуктивне перевантажувальне обладнання шляхом впровадження підвищувальних коефіцієнтів до тарифів за доступ портового оператора до причалу при невиконанні валових норм навантаження/розвантаження.

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ

сфери морського та внутрішнього водного транспорту

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!» червень 2022 р. – кінець 2022 р.							
1.	Виконання експлуатаційного днопоглиблення в акваторії морських портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ	Необхідність збільшення глибин для забезпечення безпечного плавання в акваторії морських портів Ізмаїл Рені та Усть-Дунайськ суден морського класу з осадкою до 7,0 м для виконання вантажно-розвантажувальних робіт, збільшення пропускної спроможності порту, обсягів перевалки і оптимізації логістичних складових перевезень стратегічних експортних та імпорتنих вантажів.	Збільшено глибину до відмітки, необхідної для забезпечення приймання суден морського класу з осадкою до 7,0 м.	Мінінфраструктури /АМПУ	300,0	Власні кошти ДП «АМПУ» Фонд відновлення та трансформації економіки	-
2.	Удосконалення законодавства з метою спрощення механізмів оренди, концесії, приватизації.	Сприяння залученню інвестицій у інфраструктуру морських портів та ВВТ.	Проведено аналіз ефективності здійснення ДПП, приватизації, оренди відносно морських портів та гідротехнічних споруд ВВШ державної	Мінінфраструктури Мінекономіки Місцеві органи виконавчої влади Органи місцевого самоврядування	У рамках технічної допомоги кошти МФО	-	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			власності та об'єктів комунальної власності, які можуть бути залучені для розвитку перевезень вантажів та пасажирів.				
3.	Створення ефективного та прозорого механізму підготовки та дипломування моряків і членів екіпажів суден внутрішнього плавання відповідно до вимог міжнародних договорів України та законодавства ЄС	Забезпечення приведення національної системи підготовки та дипломування моряків та персоналу суден внутрішнього плавання до міжнародних вимог та стандартів	Система підготовки та дипломування моряків відповідає Конвенції ПДНВ та законодавству ЄС	Мінінфраструктури Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України	-	-	Подання до КМУ проекту ПКМУ про затвердження Положення звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння та до Верховної Ради проекту закону щодо внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються вимог до складу екіпажу морських суден, професійної кваліфікації, віку, стану здоров'я, стажу роботи на судні моряків, підготовки і

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							дипломування моряків в Україні; прийняття наказу Міністерства інфраструктури України щодо дипломування персоналу суден внутрішнього плавання (у відповідності з Директивою (ЄС) 2017/2397, Європейського стандарту кваліфікації у внутрішньому судноплаванні (ES-QIN))
4.	Звільнення від орендної плати за державне майно та земельні ділянки державної та комунальної власності	Необхідність звільнення від орендної плати за державне майно та земельні ділянки державної та комунальної власності у зв'язку з простоем портів	Звільнено від орендної плати	Мінекономіки Мінінфраструктури Фонд державного майна	-	-	Внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання оренди державного та комунального майна у період дії воєнного стану» Затвердження

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							Кабінетом Міністрів України переліку територій, де ведуться (велись) бойові дії із включенням до нього заблокованих морських портів
5.	Спрощення встановлених законодавчих процедур закупівель проектних та будівельних робіт за зруйнованими/пошкодженими об'єктами будівництва для термінового відновлення інфраструктури морських портів.	Необхідно для забезпечення можливості здійснення в коротші строки будівельних робіт для термінового відновлення зруйнованих/пошкоджених об'єктів інфраструктури морських портів.	Забезпечено проведення в короткі строки будівельних робіт для термінового відновлення зруйнованих/пошкоджених об'єктів інфраструктури морських портів.	Мінінфраструктури Мінекономіки	-	-	Подання на розгляд ВРУ законопроекту щодо внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» (можливість проведення закупівлі будівельних робіт для таких цілей без застосування процедур, передбачених Законом)
6.	Забезпечення можливості перетину державного кордону України в період дії воєнного стану морськими та персоналом	Необхідно для відновлення процесу працевлаштування українських моряків та персоналу суден	Забезпечено можливість отримання українськими моряками та персоналом суден внутрішнього плавання	Мінінфраструктури	-	-	Затвердження постанови Кабінету Міністрів України «Деякі

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	суден внутрішнього плавання для працевлаштування на судна під іноземним прапором.	внутрішнього плавання на судна під іноземним прапором з метою сприяння стабільності міжнародного товарообігу, доставки життєво важливих продуктів харчування, палива та ліків, тощо.	нових робочих місць у світовому торговельному судноплаванні, у тому числі за рахунок заміщення моряків – громадян росії.				питання перетину державного кордону на виїзд з України членами екіпажів морських та річкових суден»
7.	Забезпечення виконання міжнародних вимог, у тому числі законодавства ЄС, з торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.	Забезпечено виконання Україною як стороною міжнародних договорів ООН та ІМО у сфері морського права і торговельного мореплавства, своїх зобов'язань як прибережної держави, держави порту і держави прапору	Приведено деякі законодавчі акти у відповідність з міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, а також удосконалено організацію забезпечення безпеки судноплавства з метою підвищення її рівня	Мінінфраструктури Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України	-	-	Подано на розгляд до Верховної Ради України проект Закону щодо внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються забезпечення безпеки мореплавства, портової діяльності та державного нагляду за мореплавством
8.	Нормативне врегулювання можливості компенсації інвесторам інвестицій, внесених суб'єктами господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури.	Створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва	Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та умов компенсації інвестицій, внесених суб'єктами	Мінінфраструктури	-	-	Прийняття Постанови Кабінету Міністрів України

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		стратегічних об'єктів портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності.	господарювання в стратегічні об'єкти портової інфраструктури»				
9.	Розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури морського порту «Ізмаїл»	Збільшення промислових потужностей морського порту «Ізмаїл» шляхом: 1) закупівлі 11 одиниць вилочних автонавантажувачів; 2) реконструкції залізничної колії № 36 ВПК-2 за адресою: Одеська область, м. Ізмаїл, (кадастровий № 5110600000:01:047:0179)	1) Вилочні автонавантажувачі (10 одиниць) вантажопідйомністю 5 т призначені для перевантажування генеральних вантажів: - у біг-бегах, очікуваний об'єм 100 тис. тн на рік; - арматура в бухтах, катанка в бухтах, очікуваний об'єм 240 тис. тн. на рік. Автонавантажувач 16 тн - 1 од., призначений для перевантажування штрипсів холоднокатаних и гарячекатаних вагою 10-16 тн, очікуваний об'єм 100 тис. тн. 2) З метою встановлення вагонних ваг на колії №36 ВПК-2 ДП «ІЗМ МТП» передбачається реконструкція діючої	Мінінфраструктури	1) 32,0 2) 6,3	власні кошти підприємства	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			залізничної колії з формуванням прямої ділянки колії довжиною 72,16 метрів та горизонтальною площадкою для встановлення тензометричних статичних вагонних ваг типу 150ВВС-2-1-13,5 на 150 т.				
10	Створення річкового порту (терміналу) та/або мультимодального терміналу в Дунайському регіоні	Необхідність створення додаткових робочих місць, збільшення податкових відрахувань в бюджети всіх рівнів та вантажообігу	збільшення пропускної спроможності	Мінінфраструктури	-	Приватні інвестиції	Рішення Мінінфраструктури про доцільність розміщення річкових портів (терміналів) на річці Дунай під час дії правового режиму воєнного стану; Проект Постанови КМУ про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1208 про

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							надання в користування операційної акваторії причальної споруди річковому порту (терміналу)
11	Розвиток та збільшення промислових потужностей ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», порто-пункту Кілія у партнерстві з портовим оператором ТОВ «ЗТК»	Мала інтенсивність навантаження на плавзасоби, обмежена можливість навантаження двох і більше суден через наявність одного причалу; малий критичний об'єм складського зберігання зернових вантажів; відсутність нафтохранилища, як наслідок - неспроможність обробляти нафтоналивний флот; незадовільний технічний стан існуючого обладнання; величезне збільшення експорту зернових вантажів через Дунайські порти	Збільшення інтенсивності навантаження до 5000 т/добу; введення в експлуатацію другого причалу; збільшення зернохранилища на 40 000 т	Мінінфраструктури Фонд державного майна України	100,0	Кошти портового оператора ТОВ «ЗТК»; Кошти іноземних банків-партнерів та інвестиційних фондів; Кошти іноземних інвесторів; Кошти новостворених спеціальних фондів; Кошти державного бюджету	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
12	Створення Глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне море (ГСХ Дунай-Чорне море)	можливості заходу в Дунайські порти по українському судновому ходу великотоннажних суден, що значно оптимізує та прискорить логістику флоту Дунайського регіону		Мінінфраструктури ДП «АМПУ» Міндовкілля		Власні кошти ДП «АМПУ» Фонд відновлення та трансформації економіки	-
13	Поглиблений ремонт штовхачів кількістю до 10 одиниць; ремонт барж кількістю до 50 одиниць; будівництво штовхачів та барж нового покоління, кількістю до 5 караванів (один караван: один штовхач та 9 барж); будівництво нових барж	Вкрай низький технічний стан штовхачів та барж, невідкладна потреба у модернізації, ремонті та будівництві нового флоту, збільшення провізної здатності підприємства у період підвищеного попиту на перевезення, стрімкий ріст фрахтового ринку, отримання додаткового прибутку підприємством	Штовхачі типів «Іваново», «Ленінград», кількістю до 10 одиниць; баржі серії УДП-401 кількістю до 50 одиниць; кількість караванів до 5 (один караван: один штовхач та 9 барж); баржі типу SLG до 10 одиниць	Мінінфраструктури	4500,0	Кошти іноземних банків-партнерів та інвестиційних фондів; Кошти іноземних інвесторів; Кошти новостворених спеціальних фондів; Кошти державного бюджету	-
14	Будівництво 6 нових сучасних караванів зі старого флоту ПрАТ «УДП» для роботи на Дунаї і на Дніпрі	Необхідність підвищення провізної спроможності підприємства	Модернізація 6 Буксирів, Конверсія 76 ДМ у 25 Барж типу SLG. Клас ББС "О-Пр" (з можливістю роботи	Мінінфраструктури ПрАТ «УДП»	595,0	Кредитні кошти, Кошти міжнародних донорів	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			на Дунаї і на Дніпрі). База ремонту: суднобудівельні заводи України та ЄС				
15	Залучення додаткового флоту ПрАТ «УДП» шляхом придбання відповідного тоннажу на вторинних ринках флоту у Європі; Купівля річкових барж за кордоном	Незадовільний технічний стан флоту підприємства, необхідність швидкого підвищення провізної спроможності підприємства	3-4 річкових каравани (один караван: один штовхач та 9 барж) Купівля на європейському вторинному ринку 8 барж для збільшення перевезень по Дунаю	Мінінфраструктури	450,0 126,0	Кошти іноземних банків-партнерів та інвестиційних фондів; Кошти іноземних інвесторів; Кошти новостворених спеціальних фондів; Кошти державного бюджету	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
16	Модернізація, ремонт та експлуатація пасажирського флоту ПрАТ «УДП», пасажирські міжнародні круїзні перевезення по Дніпру та по Дунаю, проект готельного відстою у Європі; Модернізація, ремонт та експлуатація нафтоналивного флоту ПрАТ «УДП»	Незадовільний технічний стан флоту, простий пасажирського флоту в період COVID, недоотримання прибутку підприємства, невідповідність сучасним вимогам судноплавства	Покращення технічного стану та експлуатація 3 одиниць пасажирського флоту ПрАТ «УДП»: «Україна», «Молдавія», «Волга»; покращення технічного стану та експлуатація 2 одиниць флоту СЛТ, 1 танкера	Мінінфраструктури	100,0 2,5	Кошти іноземних банків-партнерів та інвестиційних фондів; Кошти іноземних інвесторів; Кошти новостворених спеціальних фондів; Кошти державного бюджету	-
17	Управління арештованими суднами, переданими на АРМА та АМПУ; морським флотом ПрАТ «УДП»	Забезпечення можливості передачі флоту в управління єдиної державної судноплавної компанії; отримання коштів державою за користування суднами; організація додаткових перевезень під час високого попиту на фрахтовому ринку	10-12 одиниць флоту; 6 одиниць морського флоту ПрАТ «УДП»	Мінінфраструктури	140,0	Кошти іноземних банків-партнерів та інвестиційних фондів; Кошти іноземних інвесторів; Кошти новостворених	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
						х спеціальних фондів; Кошти державного бюджету	
18	Відновлення роботи Каховського судноплавного шлюзу після деокупації Херсонської області	забезпечення річкової логістики Дніпром	ремонтні роботи та встановлення необхідного обладнання	Мінінфраструктури ДП «Укрводшлях»	Буде визначено після деокупації відповідних територій	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти Державного бюджету	-
19	Створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів	Розвиток внутрішнього водного транспорту неможливий без встановлення достатнього за обсягами та стабільного фінансування відповідної галузі	Фінансування інфраструктури внутрішніх водних шляхів у обсязі не менше 900 млн грн на рік. Проведення робіт з підтримки габаритів суднового ходу на річкових шляхах, що належать до категорії судноплавних;	Мінінфраструктури	-	-	Прийняття ВРУ законопроєкту про внесення змін до Бюджетного кодексу України

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			функціонування Річкової інформаційної служби; навігаційне-гідрографічне забезпечення судноплавства на річкових шляхах, що належать до категорії судноплавних; забезпечення функціонування судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду.				
20	Справедлива оптимізація системи портових зборів	створення сприятливих умов для підвищення ефективності роботи логістичних маршрутів із залученням водного транспорту	Звільнення суден внутрішнього плавання з максимальною осадкою до 4,5 м від частини портових зборів (на виконання положень статті 9 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»), звільнення окремих категорій суден від сплати якірного збору в портах Дунайського регіону	Мінінфраструктури	-	-	внесення змін до наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 “Про портові збори”
21	Аналіз стану берегової портової інфраструктури після закінчення військових дій, а також	За результатами аналізу нормативно-правової, нормативно-технічної документації буде	Нормативно-правові, нормативно-технічні документи, які необхідно розробити з	Державна служба морського і внутрішнього	4,0	Фонд відновлення зруйнованого майна та	Внесення змін до нормативно-правових актів з метою

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	аналіз міжнародного законодавства з питань екологічної, техногенної безпеки морських портів України, портових операторів щодо відповідності їх процедур завантаження/розвантаження вантажів існуючим міжнародним вимогам, у тому числі вимогам ЄС	визначений перелік документів, які підлягають розробці, погодженню, затвердженню згідно чинного законодавства.	урахуванням імплементації Директив ЄС в українське законодавство з урахуванням обсягів фінансування таких робіт	водного транспорту та судноплавства України (Відповідальний виконавець ДП «УкрНДІМФ»), АМПУ		інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти державного бюджету	імплементації вимог законодавства ЄС
22	Розробка пропозицій та проектних рішень щодо очистки акваторії, підхідних каналів морських портів, узбережжя України від затонулих суден, зруйнованої військової техніки, яка виникла внаслідок воєнної агресії та які створюють небезпеку судноплавству	Розробка технологічних рішень щодо проведення операцій по очистці акваторії, підхідних каналів морських портів, узбережжя України від затонулих суден, зруйнованої військової техніки, яка виникла внаслідок воєнної агресії та які створюють небезпеку судноплавству, у тому числі у морських портах, які знаходяться на деокупованих територіях	Пропозиції щодо виконання робіт з очистки акваторії, підхідних каналів морських портів, узбережжя України від затонулих суден, зруйнованої військової техніки	Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України ДП «АМПУ» (відповідальний виконавець ДП «УкрНДІМФ») ДСНС	8,0	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти Державного бюджету	-
23	Актуалізація існуючих меж акваторій, територій	Забезпечення сталого розвитку морських	Забезпечення рівності прав всіх суб'єктів	Мінінфраструктури	В межах фінансування	Кошти державного	Прийняття актів Кабінету

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	морських портів	портів та збільшення вантажопотоків до морських портів, у тому числі морських портів, які знаходяться на території АР Крим та м. Севастополя після їх деокупації	господарювання, що проводять діяльність в акваторіях морських портів, та поширення на них положень зводів звичаїв та обов'язкових постанов по порту		з Дежавного бюджету України	бюджету	Міністрів України: постанов: «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 22 жовтня 2008 р. № 934» (зміна акваторії порту Миколаїв); «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 18 березня 2009 р. № 223» (зміна акваторії порту Одеса); розпоряджень: «Про внесення змін у додаток до розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 169» (зміна території порту Південний);

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							«Про внесення зміни в додаток до розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2020 р. № 1358» (зміна території порту Чорноморськ); «Про межі території морського порту Миколаїв»; «Про межі території морського порту Ольвія».

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
24	Граничне спрощення процедур надання земельних ділянок та дозвільних процедур у будівництві при розміщенні нових морських, річкових портів (терміналів), залізничних логістичних центрів (виробничо-перевантажувальних комплексів).	Необхідність термінової розбудови нових логістичних маршрутів, які дозволять задовольнити транспортні потреби виробників сільськогосподарської продукції, металургійних підприємств, підприємств паливно-енергетичного сектору та інших галузей економіки.	Встановлення спеціальних правил щодо володіння, користування та розпорядження землею, що забезпечать найбільш нагальні та невідкладні потреби у земельних ділянках суб'єктів, які мають вагомe значення для національної економіки, аграрного сектору та громадян України в умовах воєнного стану, в тому числі надання та зміни цільового призначення земельних ділянок для розміщення виробничих потужностей підприємств, що переміщуються (евакууюються) із зони бойових дій, розміщення об'єктів для тимчасового перебування внутрішньо переміщених осіб, ведення сільськогосподарського виробництва, сталого	Мінінфраструктури Мінбуд	-	-	Підписання Президентом України і набуття чинності законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану» за р. № 7289, 7282 Розробка змін до законодавства спрямованих на подальше спрощення процедур надання земельних ділянок та дозвільних процедур у будівництві портів (терміналів)

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			функціонування газотранспортної та газорозподільної систем, водопостачання і водовідведення, виробництва тепла, електронних комунікацій тощо.				

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
25	Удосконалення процедури здійснення планових та позапланових заходів державного нагляду (контролю) на морському та внутрішньому водному транспорті	Необхідність встановлення чіткої та прозорої процедури здійснення заходів державного нагляду (контролю)	Встановлено єдину форму акта, що складається за результатами проведення заходу державного нагляду (контролю) щодо додержання суб'єктом господарювання вимог законодавства у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості)	Мінінфраструктури	-	-	Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження уніфікованої форми акта, що складається за результатами проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо додержання суб'єктом господарювання вимог законодавства у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості), та інших форм розпорядчих документів»
ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ» 2023 – 2025 рр.							
26	Проведення обстеження морських портів України, портових операторів з метою визначення фактичних обсягів збитків з використанням розроблених методик та Регламентів при виконанні попереднього Етапу	За результатами розрахованих фактичних збитків, понесених кожним морським портом України, будуть виставлені претензії для отримання коштів щодо оновлення портової інфраструктури, у тому числі в портах АР Крим та м. Севастополя після деокупації цих територій	Обґрунтовані фактичні показники збитків береговим підприємствам, довіллю, які підлягають сплаті	Мінінфраструктури (Відповідальний виконавець ДП «УкрНДІМФ») ДП «АМПУ»	2,0	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти Державного бюджету	-
27	Визначення необхідних для розроблення нормативних документів,	На даний час при проектуванні об'єктів портової	Застосування при здійсненні проектування, нового	Мінінфраструктури	65,0	Кошти державного бюджету;	Перегляд застарілих та розроблення

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	національних стандартів, імплементації відповідних директив ЄС. Визначення термінів їх розроблення та впровадження	інфраструктури змушено використовується застаріла нормативна документація, яка не відповідає сучасним логістичним та технологічним вимогам до функціонування морських та річкових портів	будівництва, капітального ремонту та реконструкції об'єктів морського та річкового транспорту оновленої нормативної бази відповідної до сучасних логістичних транспортних схем та сучасного стану морських та річкових портів	Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України ДП «АМПУ»		Кошти спеціальних фондів; Позики міжнародних фінансових організацій	нових нормативних документів в галузі морського та внутрішнього водного транспорту (методик, інструкцій, керівництв, норм, правил, тощо)
28	Оптимізація дивідендної політики АМПУ (зменшення частки відрахувань чистого прибутку ДП «АМПУ» до державного бюджету до 20% (на постійній основі))	Можливість здійснення капітальних інвестицій АМПУ за рахунок зменшення відрахувань до бюджету	Внесення зміни до статті 11-1 закону України «Про управління об'єктами державної власності»	Мінінфраструктури ДП «АМПУ»	-	-	Подано на розгляд Верховної Ради України проекту Закону щодо внесення зміни до статті 11-1 закону України «Про управління об'єктами державної власності» (зменшення частки відрахувань чистого прибутку ДП «АМПУ» до державного бюджету до 20% (на постійній основі))

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
29	Створення системи поводження з небезпечними вантажами на берегових підприємствах морегосподарського комплексу, розташованих у морських портах України	Впровадження системи поводження з небезпечними вантажами на підприємствах морегосподарських комплексів з допустимим антропогенним впливом на довкілля за рахунок використання сучасних технологій та обладнання країн ЄС, дотримання вимог МАРПОЛ 73/78, МАПОГ	Каталог по фізико-хімічним, санітарно-токсикологічним, вибухо-, пожежним властивостям навалювальних, насипних, наливних вантажів, відходів. Каталог аварійних карток небезпечних факторів. Паспорти безпечності небезпечних вантажів. Каталог РТК для основних технологічних схем перевантаження небезпечних вантажів	Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Відповідальний виконавець ДП «УкрНДІМФ») ДП «АМПУ»	6,0	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти Державного бюджету	Зміни у відповідних нормативно-правових актах не потрібні
30	Створення ефективного механізму будівництва на землях водного фонду, зайнятих територіальним морем, внутрішніми морськими водами, в тому числі під акваторією морських портів під водними об'єктами, на внутрішніх водних шляхах	Зменшення рівня зарегульованості процесів отримання суб'єктами господарювання права на здійснення будівництва на морських та внутрішніх водних шляхах та в межах акваторій морських портів.	Спрощено доступ суб'єктів господарювання до здійснення будівництва, виконання днопоглиблювальних робіт та здійснення інших видів господарської діяльності на морських та внутрішніх водних шляхах та в межах акваторій морських портів, в зоні дії навігаційного обладнання, чим	Мінінфраструктури Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України	Не потребує додаткового фінансування	-	Внесення на розгляд Верховної Ради України законопроекту щодо внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо будівництва на землях, зайнятих водними шляхами загального користування

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			підвищено конкурентоспроможність морських портів та річкових портів (терміналів), створено більш сприятливі умови для залучення інвестицій у державні сектори економіки України.				
31	Створення додаткових умов для розвитку українських судновласників, а також адресна дотація на розмір податку на землю для ДП «Укрводшлях» на період з 1 кварталу 2022 року по 31 грудня року, наступного за роком, в якому буде скасовано воєнний стан.	Запровадження заходу забезпечить підтримку суб'єкта господарювання державного сектору економіки, на балансі якого обліковуються судноплавні шлюзи та скорочення витрат суб'єктів господарювання-перевізників ВВШ	Створення необхідних умов для розвитку перевезень вантажів і пасажирів ВВШ (рівні умови для українських та іноземних суден при перебуванні на українських ВВШ)	Мінфін Мінінфраструктури	дотація на розмір податку на землю, для ДП «Укрводшлях», на період з 1 кварталу 2022 року по 31 грудня року, наступного за роком, в якому буде скасовано воєнний стан	-	Прийняття рішення щодо виділення дотації для ДП «Укрводшлях» Прийняття необхідних змін у законодавстві

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
32	Будівництво на базі причалів ДП «Адміністрація річкових портів» споруд для приймання суднових відходів	Забезпечення можливості здавання суднових відходів на внутрішніх водних шляхах України	Створено щонайменше 3 комплекси приймальних споруд	Мінінфраструктури ДП «АРП»	9,0	Фонд відновлення та трансформації економіки; Технічна допомога, кошти МФО	-
33	Модернізація Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу та підготовка його до спільного інвестиційного проекту з іноземними суднобудівельними верфями	Оформлення усієї необхідної правоустановчої, землепорядної та іншої документації. Підготовка ЦМК об'єкту заводу для залучення інвестора. Формат - JV з інвестором та розвиток об'єкту з метою побудови на базі КССРЗ сучасного суднобудівного заводу.	Створення конкурентноспроможного сучасного підприємства забезпечуючого потребу в будівництві нових і поточному ремонті і модернізації існуючих річкових судів. Дооцінка активів заводу	Мінінфраструктури	275,0	Власні кошти, кошти інвестора	-
34	Будівництво на території КССРЗ greenfield майданчика під спільний інвестиційний стивідорний проект	КССРЗ має зайву територію, яку можливо застосувати під будівництво стивідорного терміналу	Виділення земельної ділянки на території КССРЗ. Оформлення права власності на земельну ділянку, організація підключення до комунікаційних мереж (енергоживлення, водопостачання, газ).	Мінінфраструктури	52,5	Власні кошти, кошти інвестора	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			Організація наземної автотранспортної інфраструктури (автотранспорт), Оформлення причальної стінки, днопоглиблювальні роботи під причалом, днопоглиблення підхідного каналу до фарватеру.				
35	Забезпечення відповідності РІС (річкової інформаційної системи) технічним настановам та вимогам, передбаченим законодавством ЄС, модернізація РІС шляхом створення системи автоматизованого обліку перевезень та інтеграції РІС до системи управління судноплавних шлюзів, запровадження системи реагування на надзвичайні ситуації на ВВШ.	Забезпечить функціонування РІС у відповідності до законодавства ЄС, максимальну автоматизацію процесів, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах та наданням гармонізованих послуг у відповідності до найкращих практик ЄС, збільшення ефективності (зокрема в частині часових показників) роботи судноплавних шлюзів, доступ користувачів до вичерпної інформації про перевезення ВВШ, запровадження вимог	Оновлено Положення про РІС. На 6 судноплавних шлюзах РІС інтегровано в систему управління шлюзами, впроваджено автоматизований облік перевезень ВВШ у складі РІС, систему РІС адаптовано для реагування на надзвичайні ситуації на ВВШ, усі учасники руху ВВШ звітують в систему РІС	Мінінфраструктури ДП «АМПУ» ДП «Укрводшлях» Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства	16,1	Кошти Державного бюджету України; Фонд відновлення та трансформації економіки; Кошти МФО Власні кошти ДП «АМПУ», ДП «Укрводшлях»	Перегляд наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про річкову інформаційну службу»

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		законодавства ЄС.					
36	Спрощення адміністративних процедур, формальностей у портах (морських та річкових), скорочення часу на обробку вантажів і заявок	Створення баз даних Адміністрації судноплавства (Реєстр об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, бази даних кваліфікаційних документів персоналу суден, суднових документів, реєстр суден внутрішнього плавання, реєстр, єдина інформаційна система суднових корпусів, тощо); впровадження Єдиного морського вікна; застосування відцифрованих форм звітності та електронного документообігу в портах	Розроблено та прийнято в експлуатацію відповідні реєстри, інформаційні системи та бази даних	Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України АДПСУ ДП «АМПУ»	-	Кошти Державного бюджету України Власні кошти ДП «АМПУ»	-
37	Впровадження пільгового кредитування для суднобудування на українських потужностях	Забезпечить стимулювання вітчизняного суднобудування, збільшення кількості суден внутрішнього плавання та їх модернізацію, збільшення відсотка	Побудовано та модернізовано не менше 15 одиниць флоту щорічно за рахунок пільгового кредитування	Мінфін Мінстратегпром Мінекономіки Мінінфраструктури	за рахунок залучених коштів, в тому числі технічної допомоги, кредитних коштів,	-	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		суден, що відповідають стандартам ЄС.			кошти МФО, інші інвестори		
38	Розбудова міжнародної мережі внутрішніх водних шляхів відповідно до міжнародних договорів України. Розвиток логістичного сполучення каботажних перевезень (Дніпро/Пд.Буг-Дунай)	Включення внутрішніх водних шляхів України до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) української частини р. Дунай. Можливість безпечного переходу суден внутрішнього плавання по прибережному коридору Дніпро/Південний Буг-Дунай. Встановлення якісно нового логістичного коридору з країнами ЄС	Основні судноплавні ВВШ України включено до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). Можливість безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання	Мінінфраструктури	-	-	внесення змін до наказів Мінінфраструктури про Правила плавання
39	Залучення до вантажоперевезень між портами ЄС і в середині країни флоту українських перевізників	Відсутність достатньої кількості суден для налагодження вантажоперевезень з українським портами Дунайського регіону	Проведення ремонту та модернізація ремонту флоту ПрАТ «УДП», ДП «АРП»	Мінінфраструктури ПрАТ «УДП» ДП «АРП»	15,0	Власні кошти підприємства Фонд відновлення та трансформації економіки	-
40	Залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту,	Забезпечення відновлення технічного стану причалів	Забезпечення створення прозорого механізму залучення інвестицій в	Мінінфраструктури	-	-	Прийняття проєктів постанов

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури та об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту	морських портів шляхом здійснення капітального ремонту або реконструкції, а також інвестування в розвиток інфраструктури внутрішнього водного транспорту (в т.ч. судноплавних шлюзів)	об'єкти портової інфраструктури та об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту				Кабінету Міністрів України «Деякі питання компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури» та «Про затвердження Порядку та умов укладення договорів щодо внесення суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту»
41	Оптимізація роботи та структури управління підприємств морського та внутрішнього водного транспорту, скорочення видатків таких підприємств	Забезпечено ефективне виконання торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах	Переглянуто функції державних підприємств, оптимізовано їх структури та кількість	Мінінфраструктури Державна служба морського і внутрішнього	-	-	Забезпечено внесення змін до Статутів підприємств

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
				водного транспорту та судноплавства України			
ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС» 2026 – 2032 рр.							
42	Модернізація судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду.	Проект передбачає переобладнання судноплавних шлюзів з метою заміни зношеного устаткування та збільшення пропускної спроможності за рахунок встановлення більш сучасного обладнання та максимальної автоматизації. Будівництво додаткового судноплавного шлюзу на Каховському водосховищі.	Збільшення пропускної спроможності на річці Дніпро до 45-60 млн тонн на рік	Мінінфраструктури ДП «Укрводшлях»	4000-7000	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення та трансформації економіки; кошти Державного бюджету кошти МФО	-
43	Розвиток лінійного судноплавства.	Покращення умов для розвитку ринку лінійних перевезень; чіткі правила роботи на лініях закордонного плавання	Удосконалення процедури реєстрації ліній закордонного плавання, розмежування лінійних та трампових перевезень, уникнення безпідставного надання	Мінінфраструктури	-	-	перегляд наказу Мінінфраструктури про затвердження Інструкції про реєстрацію ліній закордонного плавання

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			знижок портових зборів, стимулювання розвитку вантажних та пасажирських перевезень, а також наближення ознак лінійного судноплавства до відповідних ознак, встановлених в Європейському Союзі				
44	Встановлення залізничного сполучення Рені – Ізмаїл.	Створення прямого залізничного сполучення всього півдня України з країнами ЄС (Румунія, Болгарія, Сербія, Хорватія, Греція)	Відновлення логістичного сполучення з країнами ЄС	Мінінфраструктури АТ «Укрзалізниця» ДП «АМПУ» ДП «Ренійський МТП» ДП «Ізмаїльський МТП»	450,0	Власні кошти підприємств Фонд відновлення та трансформації економіки	-
45	Розробка рекомендацій для підприємств морегосподарського комплексу по впровадженню сучасних енергозберігаючих технологій в основне та допоміжне виробництва	Впровадження на підприємствах морегосподарських комплексів України енерго-, ресурсозберігаючих технологій, які забезпечують допустиме	Галузева програма підвищення енергоефективності, зниження викидів парникових газів для підприємств морегосподарського комплексу на 2022-2024 роки.	Мінінфраструктури (Відповідальний виконавець ДП «УкрНДІМФ»)	5,0	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури; Фонд відновлення	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		антропогенне навантаження на довкілля, сприяють впровадженню альтернативних джерел енергії у виробництво взамін вугілля, нафтопродуктів, вуглеводних газів	Заходи щодо впровадження енергоресурсозбереження, скорочення викидів парникових газів на підставі результатів щорічних моніторингових досліджень виконання Галузевої програми. Звіти за результатами щорічного моніторингу показників енергоефективності діючих, плануємих до впровадження енергозберігаючих установок, технологій, відповідних їм обсягів викидів парникових газів за роками впровадження заходів галузевої програми			та трансформації економіки; кошти Державного бюджету	
46	Розвиток інфраструктури морських терміналів морського порту «Ізмаїл»	Необхідно для збільшення промислових потужностей морського порту «Ізмаїл». Проект передбачає: 1) Будівництво спеціалізованого комплексу для навалювальних вантажів з	1) Спеціалізований перевантажувальний комплекс (СПК) на території ВПК-3 призначений для прийому, короткострокового зберігання навалювальних вантажів (залізничорудний	Мінінфраструктури	1) 180 2) 130	Власні кошти підприємства	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		вагоноперекидачем на території ВПК-3 2) Реконструкція складського майданчика у глибокому тилу причалів №№ 12, 13 ВПК-2 для зберігання контейнерів	концентрат, окатиші), що поступають залізничним транспортом та відвантажуються на річковий транспорт. До складу комплексу входять: - Існуючі причали № 23 та № 24 довжиною по 102 м кожний, проектною глибиною біля кордону 6,5 м, обладнані інженерними мережами електропостачання, водопостачання, зв'язку, крановими шляхами. - Боковий вагоноперекидач із залізничними коліями подачі навантажених та відкочування порожніх залізничних напіввагонів - Стакер - Система стрічкових конвеєрів, що забезпечує рух вантажів по заданому маршруту - Будівлі приводних та пересипних станцій - Галереї естакадного				

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			типу для стрічкових конвеєрів - Існуючі відкриті тилові та кордонні складські майданчики - Існуючі порталні крани типу «Сокол» - Система електропостачання, зв'язку та сигналізації - Система аспірації. Коля, що проектується є продовженням існуючої колії, яка зв'язує весь комплекс зі станцією Ізмаїл-Порт. Розташування вагоноперекидувача і залізничних колій вибрано з урахуванням існуючої забудови. Довжина колії перед вагоноперекидувачем і після нього дозволяє подавати вагони партіями по 8 од. Довжина витяжки розрахована на 8 вагонів. Довжина колії складатиме 1400 м пог (в тому числі: 1 стрілочний перевод тип рейок Р50, марка переводу 1/9 правий, 2				

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			стрілочних переводи тип рейок Р50, марка переводу 1/9 лівий). Техніко-експлуатаційні показники: - Пропускна спроможність – 2800 тис т/рік - Кількість причалів – 2 од. - Протяжність причалів – 204 м - Розрахунковий тип судна – баржа-секція - Завантаження судна – 1700 т - Валова судо-добова норма оброблення судна – 6800 т/судо-доба - Площа складів – 12805 м² - Місткість складів – 128,06 тис т - Чисельність робітників – 65 люд. 2) Реконструкція складського майданчика у глибокому тилу причалів №№ 12,13 ВПК-2 для зберігання контейнерів призначена				

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
			для перевантажування та зберігання контейнерів. До складу входить: - складський майданчик - 16000 м²; - Перевантажувач козловий на гумовому ході типу RTG Liebherr висотою 15,2 м (штабель з 4+1 контейнерів), шириною прольоту 29,4 м (8 +1 рядів та залізнична гілка); - річстакер типу RS45 – 1 од.; - Terberg – 3 шт; - рол-трейлер під 40 футовий контейнер -3 од.; - залізнична колія: довжина колії складатиме 500 м пог (в тому числі: 1 стрілочний перевод тип рейок P50, марка переводу 1/9 лівий). Місткість складу – орієнтовно 500 TEUs				
47	Надання в концесію державних стивідорних компаній та об'єктів портової інфраструктури у морських портах; підготовка до проведення концесійних конкурсів на управління об'єктами портової		Проведення концесійних конкурсів та укладання концесійних договорів;	Мінінфраструктури	-		Зміни у відповідних нормативно-правових актах

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	інфраструктури державної форми власності, що забезпечують технологічний процес стивідорної діяльності; реорганізація державних стивідорних компаній, що не здійснюють переробку вантажів чи обслуговування пасажирів; приватизація; перехід до європейської моделі управління «порт-лендлорд», також розгляд можливості запровадження інших моделей управління	покращення показників експлуатаційної діяльності державних стивідорних компаній, що не здійснюють переробку вантажів чи обслуговування пасажирів					не потрібні

IV. Сфера надання послуг поштового зв'язку

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення за напрямом сфери надання послуг поштового зв'язку

Поточний стан сфери надання послуг поштового зв'язку

Після початку військової агресії російської федерації більшість операторів поштового зв'язку зазнали суттєвих збитків через значні руйнування об'єктів поштового зв'язку та поштової інфраструктури в зонах, де велися активні бойові дії. Частина об'єктів поштового зв'язку залишилися на тимчасово окупованих територіях. Більшість учасників ринку зіткнулися зі значним відтоком робочої сили на Півночі, Сході та Півдні України. Відбулося руйнування авіа та морських логістичних маршрутів доставки міжнародних поштових та експрес відправлень. Значно ускладнилася логістика всередині країни, у тому числі і через дефіцит палива.

Щодо стану реалізації програмних документів

Наразі відсутні програмні документи у сфері поштового зв'язку. Ключові напрямки розвитку сфери визначені у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України № 471 від 12 червня 2020 року.

Ключові виклики у сфері:

- Необхідність відновлення об'єктів пошкодженої або зруйнованої поштової інфраструктури, пошкоджених або зруйнованих внаслідок військової агресії російської федерації проти України;
- значне погіршення логістики під час внутрішніх та міжнародних перевезень;
- зростання цін на паливо в умовах його дефіциту;
- закритий авіаційний простір та заблоковані морські порти.

Ключові можливості:

- Гармонізація українського законодавства відповідно до законодавства ЄС (приведення до вимог Директиви 97/96 ЄС) шляхом прийняття проєкту Закону України «Про поштовий зв'язок»;
- лібералізація сфери;
- створення конкурентних умов серед чинних та майбутніх гравців ринку;
- залучення міжнародних інвестицій.

Ключові обмеження:

- Фактичне функціонування сфери в умовах воєнного стану протягом невизначеного періоду;
- економічна і соціальна криза, спричинена бойовими діями;
- часткова або повна втрата об'єктів власності (майна) на тимчасово окупованій РФ території України;
- руйнування авіа та морських логістичних маршрутів доставки міжнародних поштових та експрес відправлень;
- значний відтік робочої сили на Півночі, Сході та Півдні України;
- ускладнення логістики при доставці поштових відправлень всередині країни;

- понад 30 % населення України, що проживає у сільській місцевості та віддалених населених пунктах, не має доступу до фінансових послуг.

2.Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом сфери надання послуг поштового зв'язку

2.1. Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом.

Інтеграція ринку послуг поштового зв'язку України до ринку послуг поштового зв'язку ЄС, шляхом повної гармонізації законодавства України та ЄС у сфері поштового зв'язку та відповідних стандартів надання послуг.

Ціль 1. Осучаснення моделі нормативно-правового регулювання сфери надання послуг поштового зв'язку

- Максимальне спрощення для споживачів послуг поштового зв'язку: спрощене ціноутворення та продуктивний ряд універсальних послуг;
- Чітке визначення вимоги щодо надання універсальних послуг;
- Повна гармонізація законодавства України у сфері поштового зв'язку з законодавством ЄС;
- Інтеграція ринку послуг поштового зв'язку України до ринку послуг поштового зв'язку ЄС.

Ціль 2. Забезпечення сталого функціонування ринку надання послуг поштового зв'язку в умовах військової агресії російської федерації проти України та його післявоєнне відновлення

- Впорядкування окремих питань організації роботи операторів поштового зв'язку в умовах воєнного стану;
- Забезпечення доступу громадян до повного спектру якісних послуг поштового зв'язку та суміжних послуг, в тому числі фінансових, на всій території України;
- Модернізація та розвиток галузі за рахунок формування конкурентного середовища та зростання рівня добробуту громадян;
- Часткова приватизація АТ «Укрпошта».

2.2.Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами

Забезпечення сталого функціонування ринку надання послуг поштового зв'язку в умовах воєнного стану та його всебічний розвиток з метою подальшої його інтеграції до спільного ринку поштових послуг ЄС у післявоєнний час.

ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.*

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

Головні пріоритети/ акценти:

1. Забезпечення використання інфраструктури національного оператора поштового зв'язку для забезпечення доступу населення, яке проживає у сільській місцевості та віддалених населених пунктах, до фінансових послуг та електронного ринку товарів та послуг;
2. Розробка та прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про особливості роботи операторів поштового зв'язку в умовах воєнного стану»;
3. Прийняття проекту Закону України «Про поштовий зв'язок» (реєстр. № 4353 від 10 листопада 2020 року).

ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

Головні пріоритети/ акценти:

1. Створення сприятливих умов для розвитку мережі пересувних відділень операторів поштового зв'язку.
2. Прийняття підзаконних нормативно-правових актів протягом 12 місяців після прийняття Закону України «Про поштовий зв'язок», а саме:
 - a. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил надання послуг поштового зв'язку».
 - b. Видання наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 19 січня 2010 року № 10 «Про затвердження Порядку визначення та обладнання місць міжнародного поштового обміну».
3. Прийняття проекту Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (реєстр. № 4020 від 02 вересня 2020 року);
4. Відновлення повноцінної роботи сфери та довоєнних обсягів надання послуг поштового зв'язку. Збільшення довоєнної кількості операторів надання поштових послуг.

ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) – «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

** Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

Головні пріоритети/ акценти:

1. Повна гармонізація законодавства України в галузі поштового зв'язку з

законодавством ЄС.

2. Інтеграція ринку послуг поштового зв'язку України до ринку послуг поштового зв'язку ЄС.
3. Модернізація та розвиток сфери за рахунок формування конкурентного середовища та зростання рівня добробуту. Збільшення кількості операторів надання поштових послуг за рахунок іноземних компаній, які вийдуть на український ринок.
4. Часткова приватизація АТ «Укрпошта».

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ

сфери надання послуг поштового зв'язку

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показник и виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно- правове забезпечення
ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!» червень 2022 р. – кінець 2022 р.							
1	Забезпечення використання інфраструктури національного оператора поштового зв'язку для організації доступу населення, яке проживає у сільській місцевості та віддалених населених пунктах, до фінансових послуг та електронного ринку товарів та послуг	Понад 30% населення України, що проживає у сільській місцевості та віддалених населених пунктах, не має доступу до повного спектру якісних послуг поштового зв'язку та суміжних послуг, в тому числі фінансових послуг.	Придбання АТ «Укрпошта» банку	Мінінфраструктури	-	Придбання банку здійснюється за кошти АТ «Укрпошта»	-
2	Впорядкування окремих питань організації роботи операторів поштового зв'язку	В умовах воєнного стану, коли значна кількість громадян вимушена була змінити своє місце проживання, а велика кількість	Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про особливості роботи операторів поштового зв'язку в	Мінінфраструктури	-	-	Постанова Кабінету Міністрів України «Про особливості роботи

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показник и виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно- правове забезпечення
	в умовах воєнного стану	суб'єктів господарювання припинити або значно скоротити обсяг наданих послуг, неможливо переоцінити важливість поштових та супутніх послуг для кожного громадянина та країни в цілому. Наразі існує нагальна необхідність впорядкувати окремі питання організації роботи операторів поштового зв'язку в умовах воєнного стану. А саме, можливість виконання окремих транспортних операцій під час комендантської години.	умовах воєнного стану»				операторів поштового зв'язку в умовах воєнного стану»
3	Гармонізація українського законодавства з законодавством ЄС у сфері поштового зв'язку	- «Легке» (light-touch) регулювання для максимальної стимуляції розвитку ринку; - чітко визначені вимоги до призначеного поштового оператора та вимоги щодо надання універсальних послуг;	Прийняття Закону України «Про поштовий зв'язок»	Верховна Рада України	-	-	Розроблено і прийнято у першому читанні

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показник и виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно- правове забезпечення
		- максимальне спрощення для споживачів: спрощене ціноутворення та продуктовий ряд універсальних послуг; - сучасні способи доставки для нарощення сервісу споживачам (кур'єрські послуги, електронна поштова марка, поштомат, адресна поштова розсилка).					
ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ» 2023 – 2025 рр.							
4	Розвиток мережі пересувних відділень національного поштового зв'язку	Необхідність розвитку альтернативних форм та методів взаємодії користувачів послуг поштового зв'язку та суб'єкта надання послуг у сільській місцевості.	Реалізація інвестиційного проекту «Сільське відділення» АТ «Укрпошта»	Мінінфраструктури АТ «Укрпошта»	Не потребує фінансування з Державного чи місцевих бюджетів	Проект планується реалізувати за кредитні кошти та кошти АТ «Укрпошта»	-
ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС» 2026 – 2032 рр.							
5	Приватизація АТ «Укрпошта»	Необхідність структурних змін та залучення приватного капіталу	АТ «Укрпошта» повністю або частково приватизована	Мінінфраструктури	-	-	-

V. Сфера туризму і курортів

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення

Поточний стан сфери туризму і курортів:

Ситуація в галузі до 24 лютого 2022 року

Туризм в Україні відображає її внутрішній соціально-економічний і політичний стан. Так, анексія Криму та військова агресія росії різко скоротили потік іноземних туристів. Інфляція і девальвація гривні в 2014-2015 роках зумовили зменшення кількості виїзних туристів. Територіальні негаразди, економічні проблеми і політична невизначеність призвели туристичну галузь України в плачевний стан: в 2014-2015 ринок туризму впав на 40%. Світова туристична організація UNWTO оцінила туристичні потоки України 2012 року в \$ 4,8 млрд, а 2014 року - лише в \$ 1,6 млрд.

Всесвітній економічний форум оцінив загальний дохід від туристичної діяльності в Україні у 2012 році в \$ 3,2 млрд, однак в 2014-2015 роках, у зв'язку з кризою і російською агресією на сході країни, Україна взагалі не увійшла в рейтинг. Але за результатами Всесвітнього Економічного форуму в Давосі в 2016 році, Україна може похвалитися таким:

- 124-е місце в рейтингу інвестицій в туристичному бізнесі в Україні;
- 88-е місце за привабливістю для туристів. (Зауважимо, що у 2019 році Україна піднялась на 10 сходинок зайнявши 78 місце в рейтингу туристичної привабливості. Що говорить про те, що країна є цікавою для іноземців, проте важливою є також загальна систематична робота з підвищення іміджу України на міжнародній арені та привабленню цільової аудиторії туристів в Україну);
- 79-е місце по авіа-інфраструктурі;
- 81-е місце по портовій та наземній інфраструктурі;
- 45-те місце за цінами;
- 78-е місце по рейтингу міжнародної відкритості;
- 71-е місце по туристичному сервісу.

А в рейтингу Expat Insider, в якому брали участь більше 14 тис. осіб з 191 країн, Україна пишається такими показниками:

- перше місце по доступності проживання;
- друге місце по рівню задоволеності іноземців в Україні;
- 74% вважають свій дохід достатнім для життя в Україні;
- 45% респондентів відмітили, що вартість життя в країні - доступна.

Туристична галузь ледь не найбільше постраждала від карантинних обмежень, спричинених пандемією Covid-19.

2020 рік докорінно змінив сучасні тенденції розвитку туризму та підхід туристів до вибору країн для відпочинку.

Незважаючи на світові тенденції, протягом 2020-2021 років внутрішній туризм став плацдармом для відновлення галузі. Попри закриті кордони та відсутність іноземних туристів, у 2020 році вдалося збільшити внутрішній туризм в Україні. За

розміром туристичного збору можна вважати, що туристичні потоки продовжували стрімко зростати: протягом 2021 року відбувся ріст на 24% порівняно з 2019 роком.

У 2021 році український кордон перетнули 4,2 мільйона іноземців. Це на 26,3% більше, ніж під час пандемії 2020 року. Проте в допандемічний період Україна прийняла 12-14 мільйонів іноземців. Відбулось відкриття нових туристичних ринків, зокрема країни Арабської затоки. У 2021 році в Україну приїхало понад 56 тисяч саудівців. Наша країна стала ТОП-1 туристичним ринком для громадян Саудівської Аравії, а їхні витрати становили близько 2000 доларів на туриста.

Ситуація в галузі після 24 лютого 2022 року

2022 рік став черговим випробуванням для сфери туризму України. У Києві, на Сході і Півдні України туристична галузь повністю зупинилася. Наразі оцінити втрати все ще складно і вони будуть залежати від кількості зруйнованих культурно-історичних пам'яток, туристичних дестинацій, терміну ведення бойових дій, розміру окупованих та замінованих територій.

За перший місяць війни втрати українського бізнесу перевищили втрати за два роки пандемії. За даними Euromonitor International, глобальний в'їзний туризм втратив 6,9 млрд доларів у 2022 році через війну в Україні. Готельні експерти в Туреччині та Єгипті відзначають зниження обсягу туристів з 60% до 70% на сезон 2022 року і зазначають, що наслідки будуть відчуватися щонайменше через три-чотири роки. Масштаби збитків та довгострокові наслідки важко оцінити, оскільки бойові дії по всій країні тривають досі.

Ключові виклики у сфері:

- Відсутність туристичних потоків до України;
- Відтік інвестицій зі сфери туризму України;
- Високий рівень небезпеки перебування в багатьох регіонах країни;
- Критичне руйнування туристичної інфраструктури, історичних пам'яток, музеїв, театрів тощо;
- Відсутність інформації про стан туристичних об'єктів у різних містах та регіонах України;
- Обмежена туристично-інформаційна мережа;
- Застаріла система класифікації за категоріями готелів та інших закладів розміщення;
- Відсутність автоматизованої системи збору туристичної статистики для оцінки стану галузі, розмірів отриманих доходів та збитків у галузі, та можливості формування державної політики;
- Заборона польотів в повітряному просторі України;
- Відсутність загальноукраїнського туристичного порталу для іноземців, де висвітлюється туристичний потенціал країни у післявоєнний період.

Ключові можливості:

- Використання інформаційного поля міжнародного рівня, яке наразі переповнене новинами про Україну, для висвітлення поточної ситуації, а також висвітлення туристичного потенціалу країни у післявоєнний період;
- Розробка комунікаційної стратегії, орієнтованої на міжнародний ринок;
- Створення нового позитивного іміджу країни;
- Створення механізмів та умов для залучення інвестицій;
- Залучення стейкхолдерів до розробки цифрових інструментів у сфері, зокрема для оперативного збору даних;

- Розробка та реалізація проєкту «Маршрутами війни», що на початкових етапах передбачає консервацію визначних об'єктів, що постраждали від бойових дій, або ж певним чином зіграли важливу роль у війні;
- Орієнтація на умовно безпечні області, де не відбуваються активні бойові дії;
- Створення Фонду підтримки галузі туризму (зокрема в Україні);
- Можливість підвищення рівня комфорту, управління якістю та впровадження системи класифікації за категоріями готелів та інших закладів розміщення в умовах війни.

Ключові обмеження / рамка:

- Воєнний стан у країні;
- Відсутність нормативно-правових документів щодо гарантій безпеки потенційного туриста та відшкодування у разі надзвичайного стану;
- Закриття повітряного простору України у зв'язку із введенням воєнного стану.

2.Цілі, завдання, етапи Плану відновлення за напрямом сфери туризму і курортів

2.1. Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом

- Проведення аудиту та цифрового збору даних щодо стану руйнувань туристичних об'єктів у кожній області;
- Відбудова туристичної інфраструктури;
- Проведення грантової підтримки для представників туристичної сфери, що постраждали від воєнних дій на території України;
- Відновлення туристичних локацій та об'єктів національного, регіонального та локального рівня;
- Підтримка та стимулювання інтересу до України через промоційні, туристичні, культурні онлайн та офлайн заходи;
- Покращення сервісу та якості обслуговування, в тому числі - за рахунок підвищення кваліфікації кадрів;
- Державна програма створення робочих місць;
- Створення механізмів для забезпечення сталої фінансової підтримки туристичної сфери (зокрема Національний туристичний фонд, місцеві туристичні фонди, інвестиційні хаби, акселератори, ДПП тощо);
- Забезпечення формування нормативно-правової бази, з урахуванням поточної ситуації та реалій ринку;
- Розробка Стратегії сфери туризму-2040 з урахуванням реалій;
- Запровадження нормативно-правових документів та залучення іноземних програм з економічної допомоги Україні після завершення війни (за аналогією Плану Маршалла).

2.2.Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами

1) Відбудова туристичної інфраструктури:

- Створення реєстру зруйнованих туристичних пам'яток;
- Пошук зацікавлених суб'єктів у відбудові;
- Створення архіву пам'яті та розробка проєктів маршрутів, які будуть готові до

- реалізації;
 - Створення концепції відновлення легкої туристичної інфраструктури - під час відновлення постраждалих регіонів;
 - Залучення інвесторів до процесу відновлення туристичної інфраструктури та початок робіт з реконструкції;
 - Програма розвитку туристичної інфраструктури в Національних природних парках України;
 - Створення «Маршрутів пам'яті війни»;
 - Створення легкої туристичної інфраструктури для мандрівок по Україні;
 - Розробка та реалізація концепції розвитку міст-курортів на півдні України та «дороги різноманіття»;
 - Розробка та впровадження системи туристичної орієнтаційно-навігаційної системи;
 - Підготовка проєкту закону «Про спеціальні туристичні зони»;
 - Завершення та введення в експлуатацію всіх зруйнованих чи частково пошкоджених туристичних об'єктів, та реставрацію історичних пам'яток.
- 2) Розвиток внутрішнього та в'їзного туризму. Реалізація комунікаційної стратегії щодо популяризації туристичного потенціалу України:
- Розробка маркетингової візійної стратегії туризму до 2032 року;
 - Інформаційна кампанія Ukraine NOW та Мандруй Україною (онлайн та офлайн);
 - Проведення низки заходів у готелях та туристичних об'єктах Європи з метою популяризації України через розкриття туристичного потенціалу на міжнародній арені та формування сталого бажання відвідати Україну після перемоги;
 - Підтримка інтересу до України через промоційні, туристичні, культурні заходи;
 - Створення безпекової стратегії для відновлення туристичних подорожей, збільшення кількості охоплених користувачів;
 - Реалізована маркетингова стратегія, регулярні промокампанії туристичних продуктів для цільових сегментів;
 - Виготовлення промоконтенту (відео, фото, графічні матеріали, рекламні тексти тощо) та розміщення реклами промо постів (соціальні мережі, телебачення, спеціалізовані інтернет майданчики, зовнішня реклама тощо);
 - Участь у міжнародних туристичних виставках, форумах тощо (в т. ч. членство у міжнародних профільних асоціаціях);
 - Створення інформаційного порталу та єдиного контенту для туристів, що цікавляться місцями активних бойових дій;
 - Створення мережі туристично-інформаційних центрів;
 - Створення національного конференц-бюро для залучення та підтримки великих міжнародних подій в Україні;
 - Проведення проматурів стежками пам'яті для іноземних, українських ЗМІ та лідерів думок;
 - Програми підтримки подорожей для дітей, молоді та літніх людей;
 - Проведення щорічних опитувань внутрішніх, в'їзних та виїзних туристів відповідно до рекомендацій UNWTO;
 - Отримання туристичної Big Data;
 - Впровадження стратегії промоції України на внутрішньому та зовнішньому ринку як безпечного туристичного напрямку;
 - Проведення масових подій національного та міжнародного рівня (фестивалів, концертів, спортивних заходів, конференцій, симпозіумів, форумів, виставок тощо).

3) Інституційна підтримка суб'єктів туристичної діяльності та подальший розвиток бізнесу:

- Прийняття Закону України «Про туризм» у другому читанні з урахуванням норм Директиви ЄС;
- Підготовка проєкту закону «Про національну туристичну організацію»;
- Програма оздоровлення та реабілітації осіб, які постраждали від воєнних дій в Україні (військовослужбовці, їх сім'ї, тимчасово переміщені особи, жінки та діти з окупованих/деокупованих територій тощо);
- Пільгове/спрощене кредитування на відбудову зруйнованої інфраструктури;
- Зміна критеріїв для здійснення категоризації готелів;
- Подання заявки до Виконавчої Ради Всесвітньої туристичної організації (UNWTO);
- Подання заявки на проведення Європейської зустрічі Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) в Україні;
- Створення місцевих програм розвитку туризму та цільових фондів туризму на місцевому рівні, куди перенаправлятиметься туристичний збір;
- Створення механізмів фінансування галузі через туристичні фонди, та інші інструменти для залучення інвестицій;
- Запуск дієвої Національної туристичної організації та локальних організацій з менеджменту та маркетингу, як форми державно-приватного партнерства за принципом співфінансування;
- Розробка якісних освітніх програм в галузі туризму;
- Вдосконалення та запуск Єдиного туристичного реєстру відповідно до змін законодавства;
- Державна програма створення та розвитку робочих місць;
- Створення сателітного рахунку в туризмі та підрахунок внеску туризму до ВВП країни;
- Регулярний збір статистичних даних з ринку, дані - у відкритому доступі.

ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.*

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

- Проведення низки заходів у готелях та туристичних об'єктах Європи з метою популяризації України через розкриття туристичного потенціалу на міжнародній арені та формування сталого бажання відвідати Україну після перемоги;
- Проведення інформаційної кампанії на сторінках Ukraine NOW та Мандруй Україною;
- Прийняття Закону України «Про туризм» в другому читанні з урахуванням норм Директиви ЄС;
- Розробка маркетингової візійної стратегії туризму;
- Інституційна підтримка туристичного бізнесу в умовах воєнного стану;
- Програма оздоровлення та реабілітації осіб, які постраждали від воєнних дій в Україні (військовослужбовці, їх сім'ї, тимчасово переміщені особи, жінки та діти з окупованих/деокупованих територій тощо);

- Створення єдиного контенту та інформаційного порталу для туристів, які цікавляться містами активних бойових дій, для спільного просування разом з готелями та туроператорами, у тому числі на міжнародних виставках;
- Створення безпекової стратегії для відновлення туристичних подорожей;
- Відбудова зруйнованої туристичної інфраструктури;
- Створення архіву пам'яті війни;
- Створення легкої туристичної інфраструктури для мандрівок по Україні.

ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

**У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

- Розробка стратегії розвитку туризму з урахуванням міжнародного досвіду та європейської інтеграції;
- Створення ефективної системи управління туристичною галуззю на державному та локальному рівнях з системою співфінансування держави та бізнесу - запуск Національної туристичної організації та локальних організацій з менеджменту та маркетингу;
- Вибудовування механізмів фінансування галузі завдяки туристичним фондам та інструментам для залучення інвестицій;
- Створення цільових фондів туризму на місцевому рівні, куди перенаправлятиметься туристичний збір;
- Створення «Маршрутів пам'яті війни»;
- Подання заявки до Виконавчої Ради Всесвітньої туристичної організації (UNWTO);
- Подання заявки на проведення Європейської зустрічі Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) в Україні;
- Розробка та реалізація концепції розвитку міст-курортів на півдні України «Дороги різноманіття»;
- Програма розвитку туристичної інфраструктури в Національних природних парках України;
- Створення та введення в дію Єдиного туристичного реєстру відповідно до змін Закону України «Про туризм»;
- Грантова підтримка проектів в сфері туризму;
- Створення місцевих програм розвитку туризму, підкріплених місцевими цільовими фондами розвитку туризму;
- Створення сателітного рахунку в туризмі та здійснення підрахунку внеску туризму до ВВП країни;
- Застосування європейських стандартів якості в туризмі;
- Створення нових якісних освітніх програм в галузі;
- Розробка програми підтримки відновлення туристичної інфраструктури в Україні;
- Формування конкурентоспроможних туристичних продуктів у тісній співпраці держави, місцевої влади і бізнесу (інфраструктура + контент + комунікація);
- Запуск програми державної підтримки для реалізації та промоції туристичних продуктів;
- Створення національного конференц-бюро для залучення та підтримки великих міжнародних подій в Україні;

- Запуск програми підтримки подорожей для молоді та літніх людей;
- Реалізація стратегії з промоції туристичних продуктів та подій на міжнародному рівні;
- Запуск Державної програми створення робочих місць;
- Створення мережі туристично-інформаційних центрів.

ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНИ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

**Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

- Регулярний збір статистичних даних з ринку, дані - у відкритому доступі;
- Забезпечення умов для створення конкурентоспроможних туристичних продуктів на світовому ринку;
- Формування національного туристичного продукту, який матиме своє чітке позиціонування та буде загальновідомим у світі;
- Підтримка інтересу до України завдяки високим позиціям українських міст у міжнародних рейтингах;
- Збільшення обсягів інвестицій завдяки сталому і зростаючому попиту на туристичні продукти всіх рівнів;
- Реалізація маркетингової стратегії, регулярне проведення промокампаній туристичних продуктів для цільових сегментів.

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
сфери туризму та курортів

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!» червень 2022 р. – кінець 2022 р.								
1	Розробка маркетингової візійної стратегії туризму.	Допоможе вже зараз сформувати певні туристичні потоки та трансформувати увагу потенційних туристів на безпосередні подорожі в Україну.	Розроблення візійної стратегії	ДАРТ	4,5	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій	-	-
2	Проведення низки заходів в готелях та туристичних об'єктах Європи з метою популяризації України через розкриття туристичного потенціалу на міжнародній арені та формування сталого бажання відвідати Україну після перемоги.	Використання інформаційної присутності для популяризації бренду України в світі.	Кількість проведених заходів	ДАРТ	1	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій	-	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
3	Інформаційна кампанія на сторінках Ukraine NOW та Мандруй Україною.	Використання інформаційної присутності для популяризації бренду України в світі.	Кількість охоплення	ДАРТ	2	Кошти державного бюджету	-	-
4	Прийняття Закону України «Про туризм» в другому читанні з урахуванням норм Директиви ЄС.	Імплементация норм ЄС в українське законодавство.	Прийняття Закону України «Про туризм»	ВРУ Профільні депутатські комісії	Не потребує	Не потребує	-	-
5	Інституційна підтримка туристичного бізнесу в умовах воєнного стану.	Створення сприятливих (політичних, економічних, безпекових) умов функціонування та розвитку.	Кількість впроваджених програм підтримки	ДАРТ	100	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
6	Програма оздоровлення та реабілітації осіб, які постраждали від воєнних дій в Україні.	Цілі: - соціальна – психологічна і фізична реабілітація та відпочинок військовослужбовців, їх сімей, тимчасово	Кількість реалізованих програм	ДАРТ	200	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
		переміщених осіб, жінок та дітей з окупованих/деокупованих територій тощо. Економічна – забезпечення роботи суб'єктів туристичної галузі: заклади проживання, харчування, транспорт, гіді, об'єкти культури та спорту, туроператори; - культурна – «зшиття країни», безпосереднє знайомство з культурною та історичною спадщиною, формування відчуття єдності українців.						
7	Створення єдиного контенту та інформаційного	Об'єднання промоційного контенту на	Створення порталу, запровадження та використання	ДАРТ	10	Кошти партнерів та міжнародних		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
	порталу для туристів, які цікавляться місцями активних бойових дій, та просування разом з готелями та туроператорами, в тому числі на міжнародних виставках.	інформаційному порталі, дотримання єдиної державної комунікаційної стратегії.	єдиного інформаційного контенту			донорських організацій		
8	Створення безпекової стратегії для відновлення туристичних подорожей.	Безпека - питання №1 для усіх видів туризму. Україні, задля відновлення туристичних потоків необхідно якісно забезпечувати безпеку як внутрішніх так і в'їзних туристів.	Кількість регіонів що використовують безпекову стратегію відновлення подорожей	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		
9	Програми відбудови зруйнованої інфраструктури.	Підтримка бізнесу, збереження робочих місць, відновлення інфраструктури.	Кількість впроваджених програм	Мінекономіки Мінфін Мінінфраструктури ДАРТ	500	Кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
10	Створення архіву пам'яті війни.	Фіксація пам'яті про військові дії, занурення в історію туристів в історію України.	Кількість створених маршрутів	ДАРТ	5	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
11	Створення легкої туристичної інфраструктури для мандрівок по Україні.	Врахування при відновленні зруйнованої інфраструктури.	Відсоток від загальної кількості обладнаних місць	ДАРТ	50	Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури		
ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ» 2023 – 2025 рр.								
12	Дослідження рівня розвитку регіонів та туристичного потенціалу з подальшою розробкою планів розвитку та розрахунку кошторисів з урахуванням міжнародного досвіду та європейської інтеграції.	Створення та поступова реалізація покрокового плану дій задля якнайбільш якісного та швидкого відновлення туристичної галузі.	Розроблення стратегії розвитку туризму	ДАРТ	15	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
1 3	Створення ефективної системи управління туристичною галуззю на державному та локальному рівнях з системою співфінансування держави та бізнесу - запуск Національної туристичної організації та локальних організацій з менеджменту та маркетингу.	Оптимізація управління галуззю, залучення бізнесу.	Запуск НТО, кількість регіонів у яких функціонує локальна організація з менеджменту та маркетингу	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		
1 4	Вибудовування механізмів фінансування сфери через туристичні фонди, та з використанням інструментів для залучення інвестицій.	Зменшення навантаження на Державний бюджет.	Кількість реалізованих проектів із залучення інвестицій	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		
1 5	Створення цільових фондів туризму на місцевому рівні, куди перенаправлятиметься туристичний збір.	Децентралізація галузі, оптимізація управління галуззю для розвитку туризму.	Кількість регіонів у яких створено цільові туристичні фонди	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
1 6	Подання заявки до Виконавчої Ради Всесвітньої туристичної організації (UNWTO). Подання заявки на проведення Європейської зустрічі Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) в Україні..	Співпраця з міжнародними інституціями в галузі, популяризація туристичного потенціалу України.	Подання заявки	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		
1 7	Розробка та реалізація концепції розвитку міст-курортів на Півдні України та проекту «дороги різноманіття».	Упорядкування туристичного бізнесу півдня країни, стимулювання розвитку бізнесу.	Розробка концепції, кількість реалізованих проєктів «дороги різноманіття»	ДАРТ	10 000	Кошти партнерів та міжнародних донорських організацій, кошти державного бюджету, Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури		
1 8	Програма розвитку туристичної інфраструктури в	Наявна інфраструктура НПП застаріла та	Кількість реалізованих проєктів в НПП	Мінінфраструктури ДАРТ	3 000	Кошти державного бюджету,		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
	Національних природних парках України.	зруйнована, потребує модернізації з урахуванням сучасних потреб доступності, енергозбереження тощо, а також механізмів впровадження державно-приватного партнерства.				Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури		
19	Створення та введення в дію Єдиного туристичного реєстру, відповідно до змін Закону України «Про туризм».	Виконання положень Закону, після його прийняття.	Введення ЄДР в дію	ДАРТ	10	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
20	Створення місцевих програм розвитку туризму, підкріплених місцевими цільовими фондами розвитку туризму.	Формує напрямки розвитку сфери на місцевому рівні.	Кількість створених місцевих програм розвитку	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
2 1	Створення Сателітного рахунку в туризмі та проведення підрахунку внеску туризму до ВВП країни.	Необхідне для якісного підрахунку внеску туризму до ВВП країни.	Створення сателітного рахунку, оновлення ПЗ	Держстат Держприкордонслужба ДАРТ	30	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
2 2	Створення нових якісних освітніх програм в сфері.	Потреба у модернізації сфери потребує нових підходів і кадрів.	Кількість реалізованих програм	ДАРТ МОН	300	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
2 3	За тісної співпраці держави, місцевої влади і бізнесу сформовані конкурентоспроможні туристичні продукти (інфраструктура + контент + комунікація).	Зростання внутрішнього та в'їзного туризму.	Кількість реалізованих туристичних продуктів (проектів)	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		
2 4	Створення національного	Великі міжнародні події сприяють	Кількість залучених міжнародних подій	ДАРТ	Не потребує	Не потребує		

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
	конференц-бюро для залучення та підтримки великих міжнародних подій в Україні.	значному припливу туристів, інвестицій, розвитку інфраструктури.						
2 5	Запуск програм підтримки подорожей для молоді та літніх людей.	Популяризація туризму серед груп населення, які не мандрують Україною взагалі або віддають перевагу закордонному відпочинку.	Кількість реалізованих програм	ДАРТ	500	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
2 6	Створення мережі туристично-інформаційних центрів.	Центри туристичної інформації є свідченням того, що місто/регіон/країна очікує на туриста та готовий сприяти йому у подорожі.	Кількість відкритих туристично-інформаційних центрів	ДАРТ	100	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		
ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС» 2026 – 2032 рр.								

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн)	Пропоновані джерела фінансування	Необхідне нормативно-правове забезпечення	Суміжна сфера регулювання права ЄС (загальний коментар)
27	Регулярний збір статистичних даних з ринку.	Відкриті дані, що допомагають якісно оцінювати результати маркетингових кампаній та дозволяють бізнесу здійснювати планування роботи у коротко-, середньо-, та довгостроковій перспективі на основі статистичних моделей.	Збір та публікація даних на регулярній основі в режимі онлайн	ДАРТ Держстат Держприкордонслужба	30	Кошти державного бюджету, кошти партнерів та міжнародних донорських організацій		

VI. Сфера автомобільного, міського електричного транспорту, автомобільних доріг та дорожнього господарства

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану

відновлення

За оперативною інформацією, станом на 8 червня 2022 року внаслідок воєнних дій зазнали руйнувань різного характеру близько 23,9 тис. км автомобільних доріг загального користування державного значення у Волинській, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Запорізькій, Київській, Луганській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Харківській, Херсонській, Чернігівській областях. Також зруйновано 304 мости та мостові переходи.

У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни, загальний остаточний обсяг руйнувань автомобільних доріг загального користування наразі встановити неможливо.

З початку воєнного стану дорожня інфраструктура виконувала надважливі функції – забезпечення можливості евакуації та переміщення населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів, забезпечення функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості. Згідно із Законом України від 15 березня 2022 року № 2120-ІХ «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану» тимчасово, на період дії правового режиму воєнного, надзвичайного стану, встановлено ставку акцизного податку на бензини моторні, важкі дистиляти та скраплений газ у розмірі 0 євро за 1000 літрів.

Законом України «Про Державний бюджет України на 2022 рік» передбачено надходження до спеціального фонду державного бюджету із джерел формування державного дорожнього фонду 86 092 109,7 тис. грн, прогнозний обсяг надходження коштів із цих джерел становить 11 926 506,67 тис. грн, що на 74 165 603,0 тис. грн менше, ніж передбачено.

Таким чином, існує суттєвий дефіцит коштів для виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, практично відсутні кошти для здійснення оплати робіт та послуг з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, які необхідні для забезпечення транспортного сполучення та збільшення обороноздатності держави.

З огляду на поточний стан пасажирських перевезень в населених пунктах України, а також в їх передмісті, руйнування інфраструктури та знищення або пошкодження автобусів, тролейбусів, трамваїв, вагонів метро, тощо та блокування функціонування міського електричного транспорту внаслідок військової агресії російської федерації, гостро постало питання щодо необхідності комплексного вирішення проблем стабільного функціонування мережі міських та приміських маршрутів. Наразі через військову агресію російської федерації проти України орієнтовно у 40% населених пунктах припинилися пасажирські перевезення, а також залишилися без автомобільного сполучення населені пункти у 50-ти кілометровій зоні. В першу чергу це пов'язано з руйнуванням транспортної інфраструктури міст та рухомого складу, який був задіяний для перевезення/евакуації населення, а також дорожнього полотна та мостів у приміській зоні.

Для забезпечення вільного товарообігу між Україною та країнами ЄС дозвільна система, яка на сьогодні діє у сфері міжнародних перевезень, є основним чинником, що негативно впливає на подальший розвиток вантажних перевезень. В умовах коли спостерігається зростання експорту та імпорту до західних країн, дефіцит дозволів не дає у повній мірі прогнозувати та забезпечувати виконання довгострокових контрактів на постачання товарів з/в України, і як наслідок впливає на економічні показники.

В умовах воєнного стану перевезення вантажів морським та повітряним транспортом тимчасово не здійснюються, а залізничним транспортом – обмежено, у зв'язку з чим вітчизняний ринок транспортних послуг трансформується у напрямі пріоритетного застосування автомобільного транспорту для здійснення перевезень вантажів (як комерційних перевезень вантажів, так і гуманітарних вантажів). Неможливість виконання транзиту територією країни-агресора та її союзника білорусії вплинуло на логістику автоперевезень у міжнародному сполученні. Також необхідні заходи для диверсифікації постачання палива із країн Заходу. Наразі імпорт палива здійснюється в основному із Польщі, Румунії, Словаччини, Молдови та Угорщини, а показники його обсягу постійно зростають. Також, на сьогоднішній день внаслідок російської агресії Україна зазнала проблем із експортом української продукції, зокрема агропромислової продукції. Для цього необхідно розробляти альтернативні маршрути доставки вантажу до країн ЄС та інших ринків через Європу. Скасування адміністративного бар'єру у вигляді дозволів, який є стримуючим фактором для вільного ринку, є необхідним та важливим для забезпечення інтенсифікації економічних процесів, особливо в умовах воєнного часу. У перспективі необхідно продовжувати співпрацю у напрямку лібералізації вантажних перевезень, робота над якою була розпочата ще до початку війни.

Щодо стану реалізації програмних документів – Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382. Протягом 2018-2021 років виконання програми здійснювалося з випередженням затверджених планових показників на відповідні роки. Це було обумовлено поступовим збільшенням обсягів фінансування ремонтно-будівельних робіт протягом звітних років.

З метою реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р), було затверджено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287), яка наразі не фінансується, що ставить під загрозу виконання показників, зазначених у Стратегії.

На даний час виконання планових обсягів робіт на 2022 рік фактично зупинено внаслідок воєнних дій, при цьому різного ступеню руйнувань зазнали ділянки доріг та їх складові, які були збудовані або відремонтовані в рамках реалізації програми.

Виходячи з цього існує необхідність перегляду підходу стосовно реалізації поточної редакції програми, а нові виклики, які постали перед дорожньою галуззю вимагають зміни підходів до проектування та виконання ремонтно-будівельних робіт, зміни стратегічних планів стосовно розвитку окремих маршрутів, з огляду на втрату їх актуальності.

За підсумками 2021 року результативні показники Програми (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 15.12.2021 № 1339) було виконано на 109%, відповідно рівень досягнення мети Програми оцінено державним замовником як високий.

Проведено оцінку ефективності реалізації Програми у 2018-2021 роках відповідно до М 42.1-37641918-769:2018 «Методика оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування» (далі – Методика). Зведений показник ефективності виконання Програми у 2018-2021 роках склав 8,73, що у 14 разів перевищує оцінку ефективності виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, яка згідно заключного звіту за період 2013-2017 років склала 0,62. На 2022 рік відповідно до постанов Кабінету Міністрів України від 19.01.2022 №№ 64 та 65 затверджено нову редакцію Програми.

У зв'язку з прийняттям Указу Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» (із змінами) Державним агентством автомобільних доріг України виконуються план запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2022 р. № 181-р (із змінами). З метою імплементації положень Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Міністерством інфраструктури України розроблено, а Кабінетом Міністрів України подано на розгляд Верховної Ради України проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом». Законопроект зареєстровано 13.01.2021 р. за номером 4583.

Ключові виклики у сфері:

- неможливість через бойові дії визначення необхідного повного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на мережі автомобільних доріг для безперешкодного і безпечного руху;
- скасування джерел наповнення дорожнього фонду та необхідність забезпечення мінімально-необхідного та нормативного рівня фінансування дорожньої галузі;
- необхідність швидкого відновлення зруйнованих внаслідок бойових дій ділянок автомобільних доріг або їх складових та створення умов для безпечного проїзду;
- значне зростання обсягу перевезення вантажів автомобільним транспортом через блокування роботи портів та низьку пропускну здатність перевантажувальних залізничних пунктів у місцях зміни ширини колії, що в результаті призводить до прискореного руйнування автомобільних доріг через надмірне навантаження;
- дефіцит дорожньо-будівельних матеріалів та конструкцій, порушення логістичних шляхів їх постачання;
- зростання кількості загиблих під час дорожньо-транспортних пригод;
- необхідність забезпечення безперебійного функціонування дорожньої мережі та швидке реагування на зміну оперативної ситуації;
- недосконала процедура організації комерційних перевезень;
- недостатня кількість вантажних транспортних засобів, які відповідають стандарту Євро-5, Євро-6, зокрема спеціалізованих транспортних засобів для перевезення паливно-мастильних матеріалів, сільськогосподарської продукції, тощо);
- необхідність скорочення трафіку та викидів, а також покращення якості транспортних послуг;
- збиткова діяльність КП міського електротранспорту, що ускладнюється на фоні недоотримання надходжень до місцевих бюджетів;

- зростання вартості паливно-мастильних матеріалів, що призводить до зменшення обсягу (зростання вартості) автобусних перевезень;
- низький рівень інклюзивності (доступності для людей із інвалідністю та інших маломобільних груп населення);
- недостатня пропускна спроможність автомобільних пунктів пропуску;
- дефіцит дозволів на міжнародні автомобільні перевезення вантажів.

Ключові можливості:

- відновлення автомобільних доріг та штучних споруд дасть можливість прискорити відбудову оборонної, цивільної та критичної інфраструктури, а також забезпечить сполучення між собою деокупованих сіл, селищ та міст з районними та обласними центрами для своєчасної доставки гуманітарної допомоги та інших вантажів;
- зміна підходів до проектування та утримання автомобільних доріг дасть змогу підвищити акцент на безпеці дорожнього руху зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод, тяжкість їх наслідків та, як результат, зберегти життя та здоров'я людей;
- локалізація виробництва дорожньо-будівельних та паливно-мастильних матеріалів (в першу чергу, налагодити виробництво якісного дорожнього бітуму в Україні, а також організувати економічно вигідне постачання бітумних в'язучих), конструкцій транспортних споруд, інертних матеріалів для підготовки до зимового періоду та відпрацювання логістичних шляхів їх постачання;
- впровадження кращих світових практик в проектуванні та будівництві автомобільних доріг;
- удосконалення і спрощення процедур проектування автомобільних доріг і прийняття їх в експлуатацію;
- перегляд та внесення змін до законодавства, національних стандартів та нормативних документів для спрощення процедур, пов'язаних з реалізацією проєктів дорожнього господарства, застосування кращого світового досвіду; відновлення та реформування міських та приміських пасажирських перевезень прискорить відбудову, цивільної та критичної інфраструктури населених пунктів України, а також забезпечить належне і якісне перевезення пасажирів у містах та у передмісті;
- запровадження вимог відповідності екологічним нормам не нижче рівня "ЄВРО-6" для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння (далі – ДВЗ), із повним переходом у подальшому на електротранспорт у межах міст та інших населених пунктів;
- удосконалення системи транспортних потоків (в т.ч. розробка та впровадження схеми організації дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем управління трафіком), модернізація депо та технічних служб громадського транспорту;
- зростання вартості паливно-мастильних матеріалів може сприяти збільшенню частки поїздок громадським транспортом за рахунок зменшення поїздок приватними автомобілями;
- розвиток інфраструктури для електромобілів, велосипедистів та користувачів персонального електротранспорту, забезпечення інклюзивності в містах;
- перехід міського та приміського громадського транспорту на оплату за виконану транспортну роботу (Public Service Contracts), що дасть змогу постійно покращувати якість перевезень.
- потенціал інтеграції приміського автобусного та залізничного транспорту з міським (єдині тарифні системи, безоплатна пересадка, єдиний абонемент, зручні транспортно-пересадкові вузли тощо);

- вдосконалення процедур контролю та оформлення комерційних автомобільних транспортних засобів, будівництво та реконструкція міжнародних автомобільних пунктів пропуску, налагоджена логістика перетину кордону створить умови для ритмічного перетину державного кордону та збільшення пропускну здатності на пунктах пропуску для вантажного і пасажирського автомобільного транспорту;
- автоматизація обміну інформації між базами даних органів влади на всіх рівнях;
- запровадження сучасної системи збору та обміну інформації щодо дорожньо-транспортних пригод із забезпеченням інтеграції до уніфікованої системи статистики CADaS;
- запровадження інтелектуальних транспортних систем, у тому числі геолокація транспортних засобів та автоматична передача повідомлення про дорожньо-транспортні пригоди;
- збільшення та оновлення автомобільного вантажного рухомого складу для забезпечення в повному обсязі потреб у відновленні економіки України.

Ключові обмеження:

- відсутність фінансових ресурсів для відновлення зруйнованої дорожньої інфраструктури, а також виконання ремонтно-будівельних робіт на інших пріоритетних автомобільних дорогах;
- відсутність вітчизняного виробництва якісного дорожнього бітуму, транспортних засобів, порушення виробництва і постачання інших матеріалів;
- необхідність розмінування відповідних об'єктів та визначення їх реального технічного стану, включаючи вимоги до безпеки дорожнього руху;
- відсутність економічно-обґрунтованих умов для придбання вантажних транспортних засобів;
- відсутність фінансових ресурсів для відновлення або придбання нового або уживаного рухомого складу автомобільних перевізників, а також відновлення, ремонт чи будівництво матеріально-технічних баз автомобільних перевізників на яких повинен забезпечуватися технологічний процес проведення робіт щодо забезпечення надання безпечних послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

2. Цілі, завдання, етапи Плану відновлення

2.1. Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом

Створення умов для розвитку та відновлення перевезень автомобільним транспортом, збільшення обсягів перевезень, відновлення та розвиток інфраструктури, забезпечення безпеки дорожнього руху.

2.2. Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами

1. Відновлення та розвиток мережі автомобільних доріг з дотриманням чітких пріоритетів для держави щодо забезпечення її обороноздатності, враховуючи розвиток регіонів, зростання інтенсивності дорожнього руху та інтеграцію української мережі автомобільних доріг до європейської, впровадження сучасних

- матеріалів та технологій, систем управління, вимог безпеки дорожнього руху задля сприяння розвитку економіки України;
2. Забезпечення інклюзивності, інфраструктури міського електротранспорту, транспортних засобів;
 3. Гармонізація законодавства із законодавством ЄС щодо стягнення плати за проїзд автомобільними дорогами з метою забезпечення сталого фінансування для їх утримання та ремонту;
 4. Визначення джерел фінансування будівництва, поточного ремонту, поточного середнього ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
 5. Розвиток інфраструктури та підвищення доступності об'єктів/пристроїв для зарядження електричних транспортних засобів з урахуванням розвитку технологій заряджання, мобільного зв'язку з доступом до швидкісного інтернету на автомобільних дорогах загального користування; розвиток веломережі на автомобільних дорогах загального користування, а також використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування;
 6. Забезпечення безпеки автомобільних доріг;
 7. Здійснення аналізу стану функціонування міського електричного та приміського автомобільного транспорту в Україні;
 8. Зібрати інформацію щодо нанесених збитків інфраструктурі населених пунктів та в передмісті, а також щодо кількості знищеного/пошкодженого рухомого складу, який був задіяний для перевезення пасажирів;
 9. За результатами отриманої інформації сформувати звіт про потреби міст у закупівлі або ремонті рухомого складу та відновленні транспортної інфраструктури, із визначенням можливих джерел фінансування;
 10. Місцевим органам виконавчої влади розробити регіональні програми відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, у тому числі міського електротранспорту;
 11. Збільшення пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску;
 12. Лібералізація міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом;
 13. Реформування системи державного нагляду та контролю за безпекою дорожнього руху;
 14. Забезпечення в повному обсязі потреб економіки України у перевезеннях автомобільним транспортом шляхом їх відновлення та реформування.

ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.*

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

1. Проведення обстеження та визначення мінімально необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту, поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) з метою забезпечення безперебійного функціонування мережі доріг у 2022 році, а також виконання мінімально необхідного обсягу таких робіт на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) і проектних робіт та формування планів для реалізації середньострокового (на 2023-2025 роки), і довгострокового (на 2026-2032 роки) планів робіт;

2. Формування переліку будівельних норм, які потребують розроблення, перегляду з метою впровадження міжнародно визнаних принципів нормування у будівництві автомобільних доріг;
3. Формування переліку нормативних документів, які потребують розроблення, перегляду з метою впровадження провідних вимог до технологій та матеріалів при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг загального користування, у т.ч. стосовно проєктування конструкцій дорожнього одягу з урахуванням міжнародно визнаних принципів нормування міжремонтних термінів їх служби;
4. Визначення ділянок доріг, на яких експлуатаційне утримання буде здійснюватися за довготривалими контрактами за кінцевими результатами (OPRC);
5. Розроблення плану діджиталізації системи управління дорожнім господарством;
6. Сформував перелік автомобільних доріг загального користування (їх складових), щодо яких має бути виконано нове будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт, поточний ремонт, поточний середній ремонт з урахуванням вимог ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I Проектування. Частина II Будівництво» зі Змінами 1,2; ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення», ГБН В.2.3-37641918-549:2018 «Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проєктування»; ГБН В.2.3-37641918-550:2015 «Автомобільні дороги. Зупинки маршрутного транспорту. Загальні вимоги проєктування», ДСТУ 8906:2019 «Планування та проєктування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги»;
7. Запровадження роботи системи стягнення плати за використання автомобільних доріг загального користування автомобільними транспортними засобами повною масою 12 т і більше завдяки прийняттю Верховною Радою України проєктів законів України 6087 «Про внесення змін до деяких законів України щодо плати за використання автомобільних доріг загального користування»; 6088 «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо плати за використання автомобільних доріг загального користування»; 6089 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення вимог законодавства про плату за використання автомобільних доріг загального користування» з метою імплементації Директиви 1999/62/ЄС від 17.06.1999 року про збори з транспортних засобів для перевезення товарів великої ваги за використання певної інфраструктури;
8. Виділення коштів для реалізації першочергових заходів щодо забезпечення транспортного сполучення автомобільними дорогами;
9. Визначення на державному рівні з урахуванням кращих світових практик технічних вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для зарядження електромобілів;
10. Визначення на державному рівні з урахуванням кращих світових практик технічних вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для забезпечення стільникового та інтернет (насамперед 4G) зв'язку, запровадження підходів "Vision Zero and Safety System";
11. Визначення на державному рівні з урахуванням кращих світових практик технічних вимог та рекомендацій до розміщення на автомобільних дорогах об'єктів, призначених для забезпечення велосполучення між великими містами та всередині населених пунктів, а також для туристичних та рекреаційних велосипедних поїздок;
12. Визначення на державному рівні з урахуванням кращих світових практик технічних вимог до безпечного транспортного сполучення з автомобільними дорогами загального користування об'єктів дорожнього сервісу, заборона розміщення

- рекламоносіїв та прокладання вздовж смуги відведення автомобільних доріг загального користування інженерних комунікацій та мереж, враховуючи потребу розвитку мережі мобільного зв'язку з доступом до швидкісного інтернету;
13. Прийняття підзаконних нормативно-правових актів щодо порядку визначення місць концентрації ДТП та методики визначення економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
 14. Розроблення та прийняття Закону України щодо реформування системи перевезень пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом відповідно до стандартів Європейського Союзу з метою імплементації № 1370/2007 Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами;
 15. Перехід на адресну грошову допомогу;
 16. Прийняття підзаконних актів щодо практичного впровадження принципу закупівлі транспортних послуг на міських та приміських маршрутах;
 17. Укласти угоду з Польщею про спільний контроль на польській стороні у пунктах пропуску, зокрема Дорогуськ, Хребене, Корчова, Медика;
 18. Проведення аналізу маршрутної мережі, внесення змін до діючих та відкриття нових автобусних маршрутів за спрощеною процедурою, а також проведення необхідної кількості конкурсних комітетів та комісій для визначення перевізників, які будуть забезпечувати перевезення пасажирів по таким маршрутам з видачею відповідних дозвільних документів або укладання договорів на перевезення;
 19. Проведення консультацій та переговорів з Європейським Союзом щодо укладання угоди про вантажні автомобільні перевезення між Україною та ЄС;
 20. Внесення змін до НПА спрямованих на адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу в частині вимог, що ставляться до перевізників вантажів, зокрема ліцензування перевізників вантажів;
 21. Розробити механізм створення сприятливих умов для збільшення та оновлення автомобільного вантажного рухомого складу з метою забезпечення у повному обсязі потреб у відновленні економіки України;
 22. Ініціювати проєкт відновлення та розвиток вітчизняного виробництва якісного дорожнього бітуму (спільно з Міненергетики та Мінекономіки).

ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) –

«ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

**У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

1. Виконання необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) для реалізації середньострокового плану робіт на 2023-2025 роки, а також виконання проектних робіт для реалізації довгострокового плану робіт у 2026-2027 роки;
2. Зниження кількості ДТП та тяжкості їх наслідків, що забезпечить підвищення рівня безпеки експлуатації автомобільних доріг загального користування на 15% завдяки здійсненню аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг загального користування, реалізації відповідних заходів з метою підвищення безпеки автомобільних доріг;

3. Розроблення будівельних норм та нормативних документів, що створюють умови для впровадження сучасних матеріалів та технологій, науково-технічний супровід впровадження сучасних матеріалів та технологій на об'єктах дорожнього будівництва, проектування щодо 100% об'єктів нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього ремонту, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування (їх складових) виконано з урахуванням вимог ДБН В.2.3-4-2015 «Автомобільні дороги. Частина I Проектування. Частина II Будівництво» зі Змінами 1,2, зокрема, в частині стаціонарного зовнішнього освітлення, надземних пішохідних переходів, планування та проектування велоінфраструктури, майданчиків для стоянки вантажних транспортних засобів та відпочинку водіїв, мінімальних товщин шарів дорожнього одягу, із подальшим забезпеченням габаритно-вагового контролю при експлуатації;
4. Удосконалення аналітично-інформаційної роботи у дорожньому господарстві;
5. Затвердження нових будівельних норм чи змін до чинних, а також прийнято нормативні документи чи зміни до чинних за переліками, затвердженими Мінінфраструктури у 2022 році;
6. Здійснення експлуатаційного утримання доріг за довготривалими контрактами за кінцевими результатами (OPRC): 2023 рік - 500 км, 2024 рік - 1000 км, 2025 рік - 2000 км;
7. Запровадження вимірювання показників транспортно-експлуатаційного стану доріг державного значення та планування поточного ремонту та поточного середнього ремонту з використанням цифрових систем (HDM IV, СУСП, СУМ тощо);
8. Впровадження на практиці вимог будівельних норм та нормативних документів, що були переглянуті/розроблені за переліком, затвердженим Мінінфраструктури у 2022 році;
9. Досягнення показників аварійності на мережі автомобільних доріг, який притаманний розвиненим європейським країнам;
10. Проектування нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування (їх складових) з урахуванням вимог ДБН В.2.3-4-2015 «Автомобільні дороги. Частина I Проектування. Частина II Будівництво» зі Змінами 1,2; ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення», ГБН В.2.3-37641918-549:2018 «Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування»; ГБН В.2.3-37641918-550:2015 «Автомобільні дороги. Зупинки маршрутного транспорту. Загальні вимоги проектування» ДСТУ 8906:2019 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги», відповідно до переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування, затвердженого Мінінфраструктури у 2022 році, а також з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для зарядження електромобілів, передбачених оновленим у 2022 році до ДБН В.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій», з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для забезпечення стільникового та інтернет (насамперед 4G) зв'язку, з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах об'єктів, призначених для забезпечення велосполучення між великими містами та всередині населених пунктів або мережі велосипедних доріжок, прокладених окремо від автомобільних доріг загального користування;
11. Видання актів Кабінету Міністрів України, наказів Мінінфраструктури та Мінфіну щодо врегулювання механізму та запровадження роботи системи стягнення плати за

- використання автомобільних доріг загального користування автомобільними транспортними засобами повною масою 12 т і більше;
12. Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій для будівництва автомобільних доріг;
 13. Проектування нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього ремонту та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування (їх складових) з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для зарядження електромобілів, передбачених оновленням у 2022 році до ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій»;
 14. Проектування нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього ремонту та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування (їх складових) з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах загального користування об'єктів, призначених для забезпечення стільникового та інтернет (насамперед 4G) зв'язку;
 15. Проектування нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, поточного середнього та поточного ремонту автомобільних доріг (їх складових) з урахуванням вимог до розміщення на автомобільних дорогах об'єктів, призначених для забезпечення велосполучення між великими містами та всередині населених пунктів; проектування мережі велосипедних доріжок, прокладених окремо від автомобільних доріг загального користування;
 16. Врегулювання в правовому полі питань використання смуги відведення автомобільних доріг загального користування суб'єктами господарювання для влаштування заїздів/виїздів та перехідно-швидкісних смуг до об'єктів дорожнього сервісу та/або для перехрещення смуги відведення автомобільних доріг загального користування інженерними комунікаціями та мережами, що забезпечить підвищення рівня безпеки дорожнього руху, комфорт та економічність перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом;
 17. Формування планів проведення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, виявлення місць концентрації ДТП. Реалізація відповідних заходів з метою підвищення безпеки автомобільних доріг;
 18. Забезпечити практичне впровадження принципу закупівлі транспортних послуг на міських та приміських маршрутах;
 19. Перехід повністю на електротранспорт на міських та приміських маршрутах;
 20. Зменшення частки поїздок приватними автомобілями та зростання частки пересувань громадським транспортом, велосипедом та пішого руху;
 21. Оновлення принципів розроблення містопланувальної документації та документації з просторового розвитку, законодавче впровадження необхідності розроблення планів сталої міської мобільності;
 22. Поступове спрощення проведення конкурсів та комісій з переходом в електронний вигляд та скасуванням дозвільних документів за результатами проведених таких конкурсів та комісій;
 23. Розроблення проекту Спеціальної Угоди в сфері автомобільних міжнародних перевезень, проведення узгоджувальних процедур та обмін дипломатичними нотами;
 24. Стимулювання застосування відходів виробництв;
 25. Реформування системи організації пасажирських перевезень в населених пунктах та передмісті шляхом переходу впровадження суспільно важливих послуг;
 26. Проведення аналізу мережі міжобласних та міжнародних автобусних маршрутів, розроблення заходів з стимулювання відкриття нових міжнародних та міжобласних

автобусних маршрутів за спрощеною процедурою, затвердження електронних реєстрів міжнародних та міжобласних автобусних маршрутів та створення програмного забезпечення для ведення таких реєстрів, запровадження GPS-трекінгу на всіх автобусах, якими будуть здійснюватися перевезення пасажирів та відповідного контролю за їх пересуванням, а також інших систем автоматизації контролю за дотриманням вимог безпеки перевезення та інших норм діючого законодавства;

27. Забезпечення покриття 85% мережі міжнародних та національних автомобільних доріг мобільним зв'язком з доступом до швидкісного інтернету.

ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

**Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

1. Нове будівництво, реконструкція, поточний середній ремонт, поточний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг, здійснення необхідних проектних робіт для реалізації плану робіт в наступних роках;
2. Впровадження на практиці вимог будівельних норм та нормативних документів, що були переглянуті/розроблені за переліком, затвердженим Мінінфраструктури у 2022 році;
3. Виконання будівельних та ремонтних робіт за проектною документацією, розробленою з урахуванням вимог будівельних норм та нормативних документів, що були переглянуті/розроблені за переліками, затвердженими Мінінфраструктури у 2022 році;
4. Набуто право на виконання будівельних робіт за проектною документацією, розробленою з урахуванням вимог будівельних норм та нормативних документів, що були переглянуті/розроблені за переліками, затвердженими Мінінфраструктури у 2022 році;
5. Перехід на експлуатаційне утримання 100% міжнародних та національних автомобільних доріг загального користування за довготривалими контрактами за кінцевими результатами (OPRC);
6. Удосконалення цифрових систем управління (HDM-4, СУСП, СУМ, тощо), вимірювання показників транспортно-експлуатаційного стану доріг державного значення та оптимізація поточного ремонту та поточного середнього ремонту;
7. Впровадження на практиці вимог щодо інклюзивності автомобільних доріг загального користування (їх складових) за переліком об'єктів автомобільних доріг загального користування, затверджених Мінінфраструктури у 2022 році;
8. Отримання додаткових надходжень обсягом до 9 млрд грн до державного дорожнього фонду в залежності від встановленого середнього тарифу (1.0 – 3.0 грн/км) та протяжності доріг, за користування якими справляється плата;
9. Забезпечення 95% мережі автомобільних доріг загального користування об'єктами, призначеними для зарядження електромобілів, розташованими у 20 хвилинах доступності до них електромобілем;
10. Забезпечення покриття 95% мережі міжнародних та національних автомобільних доріг мобільним зв'язком з доступом до швидкісного інтернету;
11. Наявність велосипедної мережі для доступу до важливих туристичних та природних об'єктів, розміщених за межами населених пунктів;

12. Забезпечення маршруту Euro-Velo-4 в межах України поза населеними пунктами по окремій мережі велосипедних доріжок;
13. Забезпечення збереження цілісності доріг, усунення стримуючих факторів для розбудови автомобільних доріг, створення комфортних умов та безпеки руху;
14. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень (зокрема, першочергово у транзитному сполученні);
15. Лібералізація ринку надання послуг перевезення пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученні.

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
сфери автомобільного, міського електричного транспорту, автомобільних доріг та дорожнього господарства

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
1	Забезпечення безперебійного функціонування мережі доріг у 2022 році	Проведення обстеження та визначення мінімально необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) з метою забезпечення безперебійного функціонування мережі доріг у 2022 році, у тому числі підготовка до зимового	Виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та поточного ремонту та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування на 2 тис. км та 50 мостів	Мінінфраструктури Укравтодор	70 000	Державний і місцеві бюджети Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		утримання мережі автомобільних доріг Визначення необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій)					
2	Аналіз та розробка будівельних норми та нормативних документів	Аналіз та розробка будівельних норми та нормативних документів на предмет відповідності міжнародно визнаним принципам нормування у будівництві автомобільних доріг загального	Будівельні норми відповідають міжнародно визнаним принципам нормування у будівництві автомобільних доріг загального користування	Мінінфраструктури Укравтодор	0,3	Державний і місцеві бюджети Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	Законом України «Про будівельні норми», Порядку розроблення, погодження, затвердження, реєстрації, внесення змін до будівельних норм та визнання їх такими, що втратили чинність,

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		користування, а також сучасним технологіям і вимогам до матеріалів під час будівництва та експлуатаційного утримання і за результатами надати пропозиції до переліків з їх перегляду чи розроблення нових					затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2010 № 543, Законом України «Про стандартизацію»
3	Запровадження роботи системи стягнення плати за використання автомобільних доріг загального користування автомобільними транспортними засобами повною масою 12 т і більше	Імплементація Директиви 1999/62/ЄС від 17.06.1999 року про збори з транспортних засобів для перевезення товарів великої ваги за використання певних інфраструктур	Система працює на дорогах державного значення	Мінінфраструктури Укравтодор	1,054	Державний бюджет Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	Проекти законів України 6087 «Про внесення змін до деяких законів України щодо плати за використання автомобільних доріг загального користування»; 6088 «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо плати за використання автомобільних доріг загального

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
							користування»; 6089 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за порушення вимог законодавства про плату за використання автомобільних доріг загального користування»
4	Виконання відновлювальних робіт на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) для реалізації середньострокового плану робіт на 2023-2025 роки	Визначення необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали	Виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та поточного ремонту та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування на 22,9 тис. км та 1,7 тис. мостів	Мінінфраструктури Укравтодор	923 000	Державний і місцеві бюджети Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		руйнувань внаслідок бойових дій) для реалізації середньострокового плану робіт на 2023-2025 роки Визначення необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) для реалізації довгострокового плану робіт на 2026-2032 роки Виконання проектних робіт для реалізації середньострокового плану робіт на 2023-2025 роки					

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
5	Виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) для реалізації довгострокового плану робіт на 2026-2032 роки	виконання проектних робіт для реалізації довгострокового плану робіт, паспортизація доріг (стан та склад шарів дорожнього одягу, пікетажність, склад транспортного потоку та інтенсивність руху): 1. Проведення паспортизації 2. Впровадження заходів по результатам паспортизації та наповнення інтерактивної мапи Укравтодору	Дороги	Мінінфраструктури Укравтодор	Буде визначено за результатами додаткових досліджень	Державні кошти Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	ЗУ «Про автомобільні дороги»
6	Розробка та впровадження концепції «розвитку мережі розумних доріг», технологія яких передбачає інтелектуальне проектування дорожньої інфраструктури та	Розробка концепції електронних баз даних і елементів ІТС та інженерних мереж (200 WIM до 2032 року, метеостанції, відеокамери, камери контролю швидкості,	Впроваджено інтелектуальне проектування дорожньої інфраструктури та управління транспортним рухом.	Мінінфраструктури Укравтодор	Буде визначено за результатами додаткових досліджень	Державні кошти Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	управління дорожнім рухом.	табло змінної інформації (про рух важкої техніки, перекриття / обмеження проїзду / повітряної тривоги), мережі передачі даних, світлофори, трансформаторні підстанції) система контролю стану дорожнього одягу та сповіщення водіїв, заходи з забезпечення кібербезпеки інфраструктурних об'єктів та каналів зв'язку. Розробка плану розширення мережі станцій живлення для побудо-ви розподіленої мережі з урахуванням наявних точок підключення електроенергії та супутнього придорожного сервісу системи Укравтодора					

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
7	Впровадження контрактів на утримання доріг за кінцевими результатами (OPRC)	Позитивний досвід пілотного проекту ЄБРР на дорозі Київ – Чоп у Львівській області	Покращення якості утримання доріг, зменшення корупційних ризиків	Мінінфраструктури Укравтодор	В залежності від довжини ділянок, що утримуються на контракт OPRC (до 0,3 млн. грн на км в рік)	Державний дорожній фонд	Чинні НПА
8	Виконання робіт на автомобільних дорогах для реалізації довгострокового плану робіт на 2026-2032 роки	Виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту та поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах для реалізації середньострокового плану робіт на 2026-2032 роки Виконання проектних робіт для реалізації довгострокового плану	Виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та поточного ремонту та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування на 27,2 тис.км та 3 тис. мостів	Мінінфраструктури Укравтодор	2 213 000	Державний і місцеві бюджети Залучення кредитних коштів та грантів міжнародних фінансових організацій	Чинні НПА
9	Система станцій живлення по «зеленій» енергетиці	Відображення мережі живлення електротранспорту: 1. Збір інформації щодо розташування	Створено інтерактивну мапу з актуальною інформацією із розташуванням	Укравтодор облдержадміністрації	Буде визначено за результатами додаткових досліджень	Державний та місцеві бюджети, міжнародна	-

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		існуючих станцій та внесення інформації на інтерактивну мапу Укравтодору 2. Розробка плану розширення мережі станцій живлення для побудови розподіленої мережі з урахуванням наявних точок підключення електроенергії та супутнього придорожного сервісу системи Укравтодора	станцій та затверджено плану розширення мережі станцій живлення			технічна допомога	
10	Безпечні автомобільні дороги	Впровадити систему проведення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг на автомобільних дорогах, виявлення місць концентрації ДТП із забезпеченням технічними та методичними документами відповідні процеси	Кількість загиблих в наслідок ДТП - 0	Мінінфраструктури Укравтодор Облдержадміністрації	Буде визначено за результатами додаткових досліджень		ЗУ «Про автомобільні дороги»

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні (млн. грн.)	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
11	Створення економічно-обґрунтованих умов для придбання вантажних транспортних засобів	Забезпечення в повному обсязі потреб економіки України у перевезеннях автомобільним транспортом	Стимулювання залучення приватних інвестицій на придбання автомобільного рухомого складу відповідних категорій та видів	Мінінфраструктури	Буде визначено за результатами додаткових досліджень	Власні кошти, кредитні кошти, спеціально створені фонди, кошти лізингових компаній	-

ВІІ. Стратегічні ініціативи транспортної інфраструктури

1. Основні проблеми, які необхідно вирішити в рамках Плану відновлення

Поточний стан галузі/сектору:

З початку війни російської федерації проти України пошкоджено значні обсяги транспортної інфраструктури. Так, станом на початок травня 2022 року: зруйновано 41 залізничний міст, перестали функціонувати 21 залізничний вокзал, зруйновано понад 23,9 тис км автомобільних доріг та понад 304 штучних споруди. У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни загальну остаточну кількість руйнувань наразі встановити неможливо.

Морські порти, розташовані в Чорному морі, заблоковані. Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806, закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Також закриті 5 морських портів Автономної республіки Крим, наслідки окупації яких ще не відомі. На річці Дунай у штатному режимі працюють лише 3 порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ).

У 2021 році обсяг вантажопереробки склав 153, 3 млн тонн, а обсяг вантажопотоку, який прогнозувався на 2022 рік, очікувався на рівні 161, 2 млн тонн.

Також на сьогоднішній день повітряний простір України закрито для польотів цивільної авіації, що унеможливило експлуатацію як українських, так і іноземних авіакомпаній, та призвело до призупинення надання Украерорухом аеронавігаційного обслуговування.

У січні-квітні 2022 року залізничним транспортом було перевезено 65,9 млн тонн вантажів, що становить лише 69% від рівня аналогічного періоду 2021 року.

Разом з тим, з початку воєнного стану дорожня та залізнична інфраструктура виконувала важливі функції – забезпечення евакуації та переміщення населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів, забезпечення функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості країни.

В той же час виклики, пов'язані зі зміною транспортно-логістичних маршрутів, руйнуванням транспортної інфраструктури зумовлюють необхідність збільшення пропускної спроможності західних прикордонних переходів та транспортної інфраструктури, в тому числі розбудову мультимодальних терміналів.

Ця робота повинна координуватися із західними партнерами (Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою).

Наразі залізнична інфраструктура АТ «Укрзалізниця» має 13 діючих залізничних прикордонних переходів із західними країнами, з яких 4 знаходяться на мережі TEN-T, що безпосередньо з'єднуються з країнами ЄС (ще 3 з'єднують Україну та Молдову).

Фактична середньодобова доставка експортних товарів становить 1904 автомобілі (близько 124 тис тонн), або 55,8% від потенційної потужності. У тому числі зернових вантажів – 314 вагонів (близько 20 тис. тонн), або 43%.

На сьогодні державний кордон з країнами ЄС перетинають до 80 тисяч осіб і 20 тисяч транспортних засобів на добу.

Ключовою проблемою забезпечення логістики залізничним транспортом є нерівномірний розподіл вантажоперевезень через західні прикордонні переходи на державному кордоні України (переходи з Польщею перевантажені, при цьому на пунктах пропуску з Угорщиною майже немає руху).

Для сполучення автомобільним транспортом наразі функціонують близько 60 пунктів пропуску (крім закритих пунктів пропуску з рф та РБ), з них 18 – з країнами ЄС (8 з Польщею, 5 з Угорщиною, 3 із Румунією, 2 зі Словаччиною).

Переорієнтація вантажопотоків та збільшення навантаження на західні прикордонні переходи для автомобільного руху призвело до тривалого часу очікування при проходженні державного кордону (до 3-5 днів) через невідповідність обсягів контролю відповідними службами України та службами сусідніх країн, недостатньою кількістю скануючих систем митного контролю тощо. Одним із основних завдань залишається забезпечення безперешкодного експорту (надання перевізникам відповідних дозволів) та оперативне ввезення гуманітарних та оборонних вантажів на територію України.

Ключові виклики у сфері:

- забезпечення оперативного реагування та виконання державних замовлень на перевезення пасажирів та вантажів;
- налагодження чіткої координації роботи з дружніми країнами з питань організації перевізного процесу та створення мережі транспортних маршрутів;
- вимушена зміна до підходів формування транспортної логістики в зв'язку із закриттям низки морських портів, руйнуванням транспортної інфраструктури та, як наслідок, розривом транспортно-логістичних ланцюгів перевезень;
- відновлення внутрішньої та міжнародної доступності пасажирів та вантажовласників до ринку надання транспортних послуг на території України;
- усунення технічного та технологічного відставання при організації перевезень, зокрема відсутність ефективної взаємодії різних видів транспорту при виконанні мультимодальних перевезень, розбудові необхідної транспортної інфраструктури та пунктів пропуску через державний кордон (розвиток транспортно-логістичних терміналів, збільшення пропускної спроможності, використання сучасних технологій оформлення перевезень тощо);
- підвищення ризиків для інвестицій у зв'язку з військовими діями, відсутністю власних фінансових ресурсів та необхідністю залучення нових джерел їх отримання, зниження інтересу приватних інвесторів до участі в інвестиційних проектах ДПП в Україні за рахунок безпекових та фінансових ризиків;
- недостатня інтеграція українських транспортних мереж до Європейської транспортної мережі TEN-T;
- необхідність лібералізації системи ціноутворення в будівництві, поточному ремонті та експлуатаційному утриманні об'єктів інфраструктури, зокрема автомобільних доріг загального користування;
- спрощення механізму проведення процедур закупівель робіт та послуг, пов'язаних з відновленням зруйнованого майна та інфраструктури.

Ключові можливості:

- підвищення технологічної спроможності організації мультимодальних перевезень (у тому числі розвиток транспортно-логістичних терміналів для пасажирських та вантажних перевезень), забезпечення злагодженого функціонування всіх частин ланцюга поставок з використанням декількох видів транспорту;
- встановлення чіткої координації роботи з країнами ЄС з питань організації перевезень та розвитку мережі TEN-T;
- підвищення ефективності роботи пунктів пропуску через державний кордон, синхронізація роботи з митними та прикордонними органами країн ЄС та реалізація проектів з розвитку інфраструктури пунктів пропуску, збільшення їх пропускної спроможності, перехід на безпаперові технології, використання сучасного обладнання та зниження корупційних ризиків;
- оновлення обладнання та рухомого складу для забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту;
- перехід до сталої та розумної мобільності відповідно до Європейського зеленого курсу;
- залучення приватних інвестицій, у тому числі прямих іноземних інвестицій в інфраструктурні об'єкти України шляхом гармонізації галузевого законодавства та стандартів з ЄС;
- можливості реформування та покращення інвестиційного клімату в довгостроковій перспективі шляхом запровадження додаткових стимулів, можливість використання значних ресурсів країн-донорів для підтримки розвитку України, можливість залучення роздрібних (портфельних) інвестицій або пожертвувань на відновлення країни;
- імплементація європейських підходів в ціноутворенні, що дозволить спростити форми звітної документації для підвищення конкуренції на ринку дорожніх робіт та послуг, зменшення тиску контролюючих органів на бізнес, стимулювання впровадження інновацій.

Ключові обмеження / рамка:

- триваюча широкомасштабна військова агресія росії проти України, відсутність об'єктивної інформації щодо обсягів руйнування транспортної інфраструктури;
- відсутність єдиного на рівні Уряду центру з оперативного аналізу та вирішення проблемних питань транспортної логістики;
- відсутність сталого фінансування робіт з відновлення/будівництва/модернізації транспортно-логістичних (мультимодальних) терміналів відповідно до вимог радикальної зміни вантажопотоків;
- різна з країнами ЄС нормативно-правова база, що регулює діяльність транспортної галузі та проведення контролюючих процедур при перетині державного кордону;
- технічна та технологічна відсталість роботи пунктів пропуску на державному кордоні, обмеженість їх пропускної спроможності (на деяких – досягнення межі своєї проектної потужності);
- неузгодженість розвитку пунктів пропуску через державний кордон з країнами ЄС в частині місць їх будувannya та пропускної спроможності;
- відсутність потужностей і стандартів для створення переліку інвестиційних інфраструктурних проектів.

2.Цілі, завдання, етапи Плану відновлення

2.1 Мета – одна або декілька узагальнених цілей, запропонованих змін на вирішення проблем за напрямом

Мета – гармонізація нормативно-правових та організаційних аспектів діяльності транспортної галузі України з країнами ЄС для задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни шляхом зміни підходів до формування транспортно-логістичних рішень та розвитку сучасної транспортної інфраструктури.

2.2 Основні завдання із зазначенням необхідних заходів/кроків для їх реалізації, розбиті за етапами.

Розвиток мультимодальних перевезень:

- стимулювання переорієнтації перевезень на більш екологічні види транспорту, зокрема формування пакету нормативних та стимулюючих заходів для розвитку мультимодальних перевезень (зокрема, державна підтримка, виключення габаритно-вагових вимог для окремих ділянок маршруту («остання миля» та між терміналами тощо), а також будівництва мережі мультимодальних терміналів;
- модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійсненням митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);
- розвиток договірно-правової бази з країнами партнерами щодо забезпечення врегулювання технологічних питань міжнародних мультимодальних перевезень.

Розширення мережі транспортних коридорів:

- реалізація спільних проектів та інтеграція з транспортно-логістичними мережами ЄС шляхом гармонізації організаційно-правових аспектів діяльності;
- покращення транскордонного співробітництва та міжнародної співпраці;
- розробка поетапного плану повного переходу на безпаперові технології супроводження перевезень, включаючи процедури митного та прикордонного контролю, у т.ч. із країнами ЄС, впровадження на території України електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної (e-TTN);
- з урахуванням пріоритизації інфраструктурних проектів – підготовка пропозицій щодо розвитку мережі TEN-T всередині України та координація з мережею TEN-T у сусідніх країнах ЄС.

Залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури:

- спрощення механізмів залучення інвестицій (ДПП та інші), цифровізація процедур взаємодії інвесторів з державою;
- прийняття змін до законодавства, що спрощують процедури залучення інвестицій;
- впровадження інструментів державної підтримки інвестицій;

- складання переліку пріоритетних для держави проєктів;
- застосування механізмів залучення та стимулювання інвестицій;
- розробка та погодження концепції Державного страхового фонду інвестицій, створення Державного страхового фонду інвестицій.

Проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, обладнанням, утриманням і ремонтом у пунктах пропуску через державний кордон приміщень для виконання контролю та службових приміщень для розміщення відповідних прикордонних підрозділів, митних та інших установ, що здійснюють контроль на державному кордоні (крім облаштування інженерними, технічними засобами для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю):

- реалізація проєкту електронного бронювання черг перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення «Електронна черга»;
- проведення переговорів із країнами-партнерами для прийняття рішень щодо відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Адамчуки, Лопушанка, Варяж, Белз, Мшанець, Боберка, Комарівці, Велика Паладь, Шепіт, Хижа);
- капітальний ремонт та модернізація інфраструктури пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Ягодин, Устилуг, Краківець, Шегині, Лужанка, Ужгород, Чоп, Вилок, Дзвінкове, Дякове, Косино, Порубне, Дяківці, Красноільськ);
- будівництво та відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Біла Церква, Дийда, Руська);
- залучення інвестицій для забезпечення реалізації проєктів з розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури.

Реформування системи ціноутворення для будівництва, поточного ремонту та експлуатаційного утримання об'єктів транспортної інфраструктури:

- удосконалення методичних підходів до складання інвесторської кошторисної документації шляхом побудови ефективної системи моніторингу цін на будівельні матеріали, зміни методології визначення складових собівартості, врахування механізму визначення очікуваної вартості для передових форм контрактів “Проектуй/Будуй”, запровадження нового укрупненого класифікатору дорожніх робіт, створення бази даних цін та бази даних об'єктів-аналогів;
- впровадження нової моделі ціноутворення в будівництві, яка передбачатиме складання відомості обсягів робіт за міжнародними системами вимірювання, зокрема CESMM4 та застосування міжнародно визнаних форм звітування за виконані роботи.

Спрощення механізму проведення процедур закупівель робіт та послуг, пов'язаних з відновленням зруйнованого майна та інфраструктури:

- оновлення Закону України «Про публічні закупівлі» з урахуванням кращих світових практик, посібників із закупівель МФО, тощо
- формування та запровадження примірних договорів на виконання робіт та послуг.

Інтеграція до логістичної мережі ЄС:

- скоординоване планування та організація виконання перевезень між українською залізницею та залізницями ЄС, зокрема формування узгоджених графіків завантажень-розвантажень, налагодження вантажовідправниками логістичних ланцюгів на території інших країн;
- нарощування пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності;
- гармонізація процедур визначення проектів і технічних умов;
- гармонізація правил закупівель з міжнародними стандартами;
- гармонізація правил оцінки бюджетів, оплати робіт та нагляду;
- регулювання на підзаконному рівні порядку визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування та застосування на практиці принципів ринкового ціноутворення та вільних цін.

ЕТАП ЕКОНОМІКА ТА ІНСТИТУТИ ВОЄННОГО ЧАСУ (КОРОТКОСТРОКОВІ) – «ВСЕ ДЛЯ ПЕРЕМОГИ!»

червень 2022 р. – кінець 2022 р.*

** У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде продовжена на 2023 р.*

Питання, що потребують нагального вирішення:

- задоволення потреб в перевезеннях при евакуації людей, доставці гуманітарної допомоги, обладнання, вимог аграрного та енергетичного ринків країни;
- відновлення зруйнованої та розбудова сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема шляхом залучення міжнародних фінансових установ та приватних інвестицій;
- покращення транскордонного співробітництва та міжнародної співпраці;
- реалізація спільних проектів та інтеграція з транспортно-логістичними мережами ЄС шляхом гармонізації організаційно-правових аспектів діяльності.

Головні пріоритети/ акценти:

- забезпечення системного підходу до планування перевезень усіма видами транспорту;
- удосконалення системи збору та аналізу наступних даних: реєстрація потреб та наявних поставок, зокрема експортні/імпортні перевезення, постачання гуманітарної допомоги; визначення основних маршрутів транспортування; планування ресурсів (контейнерів, транспортних засобів, палива, водіїв тощо);
- забезпечення необхідної пропускної здатності залізничних та автомобільних доріг на підставі аналізу “вузьких місць” на основних транспортних маршрутах та підготовка пропозицій щодо їх усунення та розширення пропускної спроможності;
- скоординоване планування та організація виконання перевезень між українською залізницею та залізницями ЄС, зокрема формування узгоджених графіків завантажень-розвантажень, налагодження вантажовідправниками логістичних ланцюгів на території інших країн;
- стимулювання контейнеризації перевезень, розробка заходів з оновлення контейнерних вагонів, розробки нових типів контейнерів збільшеної місткості

- та номенклатури вантажів (борошно, олія, тощо) та залізничних вагонів для перевезення змінних кузовів;
- підвищення потенціалу пунктів пропуску на державному кордоні в координації з дружніми країнами: модернізація та розбудова пунктів пропуску, їх технічне оснащення (зокрема, встановлення скануючих систем, тощо), реалізація спільних проектів для усунення інфраструктурних обмежень щодо перевезень, зокрема, приведення у відповідність пропускних потужностей суміжних пунктів пропуску;
 - узгодження із дружніми країнами розділення вантажного та пасажирського руху по окремих пунктах пропуску, пріоритетності пропуску вантажів гуманітарного то оборонного спрямування;
 - створення системи звітності щодо повідомлень про зруйновані/пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури, ведення їх реєстру та пріоритизація їх відновлення;
 - створення Координаційного комітету логістики на рівні членів Уряду як інституційного механізму з певними повноваженнями для поліпшення координації роботи між органами державної влади та бізнесом, оперативного вирішення проблемних питань логістики та максимально ефективного задоволення попиту на перевезення;
 - стимулювання переорієнтації перевезень на більш екологічні види транспорту, зокрема формування пакету нормативних та стимулюючих заходів для розвитку мультимодальних перевезень (зокрема державна підтримка, виключення габаритно-вагових вимог для окремих ділянок маршруту («остання миля» та між терміналами тощо), а також будівництва мережі мультимодальних терміналів;
 - аналіз потенціалу збільшення інтероперабельності перевезень з технічних та технологічних питань;
 - запровадження спільного контролю на державному кордоні;
 - узгодження з суміжними країнами переліку пунктів пропуску з можливістю спільного контролю;
 - погодження технології операцій спільного контролю;
 - визначення територій на пунктах пропуску для здійснення спільного контролю
 - затвердження порядку спільного контролю осіб, транспортних засобів і вантажів шляхом підписання відповідного регламенту;
 - внесення змін до відповідних міжнародних договорів із урахуванням вимог шенгенського кодексу;
 - розробка поетапного плану повного переходу на безпаперові технології супроводження перевезень, включаючи процедури митного та прикордонного контролю, у т.ч. із країнами ЄС, впровадження на території України електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної (e-TTN);
 - реалізація проекту електронного бронювання черг перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення «Електронна черга»
 - проведення переговорів із країнами-партнерами для прийняття рішень щодо відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Адамчуки, Лопушанка, Варяж, Белз, Мшанець, Боберка, Комарівці, Велика Паладь, Шепіт, Хижа);
 - з урахуванням пріоритизації інфраструктурних проектів підготовка пропозицій щодо розвитку мережі TEN-T всередині України та координація з мережею TEN-T у сусідніх країнах ЄС.

ЕТАП ВІДНОВЛЕННЯ (СЕРЕДНЬОСТРОКОВІ) – «ВІДНОВЛЕННЯ, ПЕРЕЗАПУСК ЕКОНОМІКИ ТА ІНСТИТУТІВ»

2023 – 2025 рр.*

**У разі затягування активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

Головні пріоритети/ акценти:

- модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійсненням митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);
- нарощування пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності;
- реалізація плану повного переходу на безпаперовий супровід вантажних перевезень;
- впровадження технологічних рішень для підвищення конкурентоспроможності мультимодальних перевезень, зокрема запровадження єдиного товарно-транспортного супроводжуючого документа в електронному вигляді на всі ділянки перевезення різними видами транспорту, що відповідає вимогам та рекомендаціям ЄЕК ООН;
- розвиток договірно-правової бази з країнами партнерами щодо забезпечення врегулювання технологічних питань міжнародних мультимодальних перевезень;
- капітальний ремонт та модернізація інфраструктури пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Ягодин, Устилуг, Краківець, Шегині, Лужанка, Ужгород, Чоп, Виллок, Дзвінкове, Дякове, Косино, Порубне, Дяківці, Красноільськ);
- будівництво та відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Біла Церква, Дийда, Руська);
- залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів з розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури;
- спрощення механізмів залучення інвестицій (ДПП та інші), діджиталізація процедур взаємодії між інвесторами та державою;
- прийняття змін до законодавства, що спрощують процедури залучення інвестицій;
- впровадження інструментів державної інвестиційної підтримки;
- складання переліку пріоритетних проектів для держави;
- застосування механізмів залучення та стимулювання інвестицій;
- розробка та затвердження концепції Фонду державного страхування, створення Фонду державного страхування;
- удосконалення митних процедур та процедур контролю транспортних засобів в пунктах пропуску, а також налагодження логістики перетину кордону вантажним і пасажирським транспортом;
- облаштування державними органами сервісних зон для очікування (накопичення) транспортних засобів біля пунктів пропуску через державний кордон (в першу чергу - будівництво терміналів (зон очікування) для відстою вантажних транспортних засобів);
- перегляд карти TEN-T та координація з мережею TEN-T країн ЄС.

ЕТАП МОДЕРНІЗАЦІЇ (СТРАТЕГІЧНІ) - «СТРУКТУРНА МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ПОВНОЦІННА ІНТЕГРАЦІЯ ДО ЄС»

2026 – 2032 рр.*

**Терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022 – 2023 років.*

Головні пріоритети/ акценти:

- розвиток мережі логістичних мультимодальних терміналів з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійсненням митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою;
- оцінка впливу проектів з використанням «Транспортної моделі»;
- залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру;
- гармонізація процедур визначення проектів і технічних умов;
- гармонізація правил закупівель з міжнародними стандартами;
- гармонізація правил оцінки бюджетів, оплати робіт та нагляду;
- регулювання на підзаконному рівні порядку визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування та застосування на практиці принципів ринкового ціноутворення та вільних цін;
- поглиблення інтеграції національної транспортної мережі з транспортною мережею ЄС, розширення переліку маршрутів, що входять до транспортної мережі TEN-T.

СПИСОК ПРОЄКТІВ НА ВИКОНАННЯ ПЛАНУ ВІДНОВЛЕННЯ
напрямку стратегічних ініціатив транспортної інфраструктури

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
Інфраструктурні проєкти							
1.	Модернізація існуючих та відкриття автомобільних пунктів пропуску (реалізація 2022 - 2024 рік)	Забезпечення неперервності вантажообігу автомобільним транспортом через державний кордон є ключовим у забезпеченні функціонування економіки, забезпечення транспортування експортних вантажів, а також ввезення вантажів гуманітарного та оборонного спрямування Облаштування державними органами сервісних зон для очікування (накопичення) транспортних засобів біля пунктів пропуску через	Модернізація пунктів пропуску: -Ягодин (2023) -Устилуг (2024) -Лужанка (2023) -Ужгород (2023) -Чоп (2023) -Вилок (2024) -Дзвінкове (2024) -Дякове (2024) -Косино (2024) -Порубне (2023) -Дяківці (2022) -Красноільськ (2022) Будівництво/відкриття нових пунктів пропуску: -Біла Церква (2024) -Дийда (2024) -Руська (2024)	Мінінфраструктури Укравтодор Держмитслужба	333 млн грн 214,7 млн грн 445,7 млн грн 321,8 млн грн 57,3 млн грн 129,7 млн грн 146,5 млн грн 371,3 млн грн 131,3 млн грн 158,7 млн грн 128,3 млн грн 128 млн грн 465 млн грн 405 млн грн 163,5 млн грн	Державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		державний кордон (в першу чергу - будівництво терміналів (зон очікування) для відстою вантажних транспортних засобів). Забезпечення будівництва та облаштування на кордонах з країнами ЄС мультимодальних терміналів з можливістю перевантаження автомобільних транспортних одиниць, зокрема на залізничні платформи для транспортування по коліях шириною 1520 мм та 1435 мм.					
2.	Розвиток мережі внутрішніх контейнерних терміналів (2023-2025)	Підвищення доступності та інтегрованості і вантажних	Стимулювання залучення приватних інвестицій у внутрішні контейнерні термінали	Мінінфраструктури	-	Власні кошти/державний бюджет, кошти спеціально	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		перевезень за рахунок якісної перевантажувальної інфраструктури розгалуженої мережі логістичних терміналів надасть транспортній системі України гнучкість та високу пропускну спроможність у всіх напрямках на конкурентних умовах.	(визначення умов створення спільних підприємств з іноземними інвестиціями з експлуатації внутрішніх терміналів)			створених фондів	
3.	Підвищення конкурентоспроможності та надійності мультимодальних перевезень (постійно)	Підвищення конкурентності мультимодальних перевезень за рахунок заходів з контролю та нормативно-правового регулювання стимулюватиме розвитку такого ринку перевезень та підвищить якість надання транспортних послуг в умовах	- Покращення безпеки та охорони під час перевезень залізницею; - Підвищення максимально дозведеної ваги для автомобілів-контейнеровозів на початковій та кінцевій ділянках перевезення; - Забезпечення виконання вагового контролю багатотоннажних вантажівок на дорогах для підвищення конкурентоспроможності	Мінінфраструктури	-	Власні кошти/державний бюджет, кошти спеціально створених фондів	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		відкритої конкуренції.	і інтермодальних перевезень; - Впровадження системи «єдиного вікна» на мультимодальних перевезеннях у повному обсязі.				
4.	Підвищення експортного потенціалу та покращення пропускної здатності на прикордонних переходах за рахунок використання альтернативних способів експорту сільськогосподарської продукції (2022 р.)	Використання спеціалізованих бункерних вагонів, контейнерів та вантажних автомобілів для експорту борошна з метою мінімізації втрат запасів зернових культур та покращення пропускної спроможності на прикордонних переходах за рахунок активізації виробництва продукції борошномельної промисловості.	Закупівля та/або отримання від донорів залізничних бункерних вагонів, контейнерів та вантажних автомобілів у кількості, достатній для експортування сільськогосподарської продукції.	Мінагрополітики Мінінфраструктури УЗ	-	-	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
Розширення мережі транспортних коридорів							
5.	Продовження до 2025 року дії Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382	Лише протягом останніх років розпочалося планомірне та системне відновлення стану автомобільних доріг загального користування, однак враховуючи катастрофічний стан мережі, який був до початку масштабних робіт, велика кількість автомобільних доріг перебуває в незадовільному стані. Протягом 2019-2021 років було відремонтовано близько 10 тис. км автомобільних доріг загального користування державного значення. Відповідно до планів розвитку доріг, у період	Створено організаційні та фінансові умови для проведення ремонтно-будівельних робіт автомобільних доріг загального користування державного значення	Укравтодор Мінінфраструктури	Буде визначено з урахуванням індексу інфляції при розробці концепції змін до цільової економічної програми	- кошти державного бюджету; - кошти місцевих бюджетів; - кошти Фонду відновлення зруйнованого майна та інфраструктури, Фонду обслуговування та погашення державного боргу; - позики та гранти міжнародних фінансових організацій, зокрема МБРР, ЄБРР, ЄІБ, KfW (Кредитної Установи для Відбудови)	Прийняття постанови Кабінету Міністрів України щодо внесення змін до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		2022-2024 років планувалося відремонтувати близько 20 тис км автомобільних доріг державного значення, для чого активними темпами здійснювалися підготовчі роботи. При цьому внаслідок військової агресії дорожня галузь зупинила свій розвиток, інфраструктура зазнала руйнувань різного характеру та не може задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських та вантажних перевезеннях в повній мірі. З огляду на вказане має бути продовжено розбудову мережі автомобільних					

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		доріг загального користування із забезпеченням належного обсягу фінансування.					
6.	Розвиток ділянок залізничних, автомобільних та внутрішніх водних шляхів, включених до індикативних карт мережі TEN-T	Інтеграція у Транс'європейську транспортну мережу TEN-T.	Підвищення конкурентоспроможності транспортних коридорів, покращення якості інфраструктури, збільшення обсягів перевезень.	Мінінфраструктури			Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, Угода про асоціацію Україна – ЄС (додаток XXXIII)
Залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури							
7.	Спільна Програма уряду України та Європейського банку інвестиційного банку “Програма відновлення України”, спрямована на інвестиції у відновлення об’єктів житлової, транспортної та соціальної інфраструктури у регіонах, що постраждали від збройної агресії РФ, та	Впровадження Програми з відновлення України забезпечить надходження коштів ЄІБ на реалізацію понад 300 інфраструктурних проектів (орієнтовна кількість - залежно від остаточних	Об’єкти інфраструктури побудовано або відновлено з урахуванням сучасних технологій у галузі безпеки, енергоефективності, доступності та з урахуванням пропозицій громадськості; ВПО, представники вразливих груп населення у регіонах та громадах, де реалізована	Мінрегіон	Прогнозоване фінансування з боку ЄІБ на реалізацію Програми відновлення України становитиме орієнтовно 6 млрд гривень (200 млн євро у 2022 р.) та до 9	Субвенція з державного бюджету України, яка формується за рахунок кредитних коштів ЄІБ	Закон України “Про ратифікацію Фінансової угоди "Програма з відновлення України" між Україною та Європейським інвестиційним банком” від 14.07.2021 р.; Постанова Кабінету Міністрів України “Про

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	створення гідних умов життя для внутрішньо переміщених осіб та мешканців приймаючих громад	обсягів фінансування з боку ЄІБ) протягом 2022-2026 років для відбудови об'єктів критичної соціальної інфраструктури у постраждалих регіонах України, дозволить побудувати нове або відновити пошкоджене внаслідок агресії житло і об'єкти соціальної інфраструктури та покращити доступ населення, включаючи ВПО та інші вразливі групи, до житла та якісних соціальних послуг.	Програма отримали житло та покращений доступ до соціальних послуг; Підвищення якості життя населення постраждалих регіонів; Інтеграція ВПО у приймаючих громадах, зміцнення згуртованості та залученість до соціально-економічного життя.		млрд гривень (300 млн євро у 2023 р.)		затвердження Порядку та умов надання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на реалізацію проектів у рамках Програми з відновлення України” № 1324 від 15.12.2021 р.
Реформування системи ціноутворення для будівництва, поточного ремонту та експлуатаційного утримання об'єктів транспортної інфраструктури							
8.	Впровадження системи ціноутворення в будівництві, поточному ремонті та експлуатаційному	Необхідність спрощення форм звітної документації, стимулювання	Зменшення собівартості нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а	Мінінфраструктури , Укравтодор	-	-	Наказ Мінінфраструктур и «Про затвердження

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
	утриманні об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням кращих європейських практик	впровадження інновацій, підвищення конкуренції на ринку за рахунок залучення іноземних компаній, розвитку учасників ринку.	також експлуатаційного утримання об'єктів транспортної інфраструктури, зменшення корупційних ризиків.				Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування», Наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Методики визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування»
Розвиток інформаційних систем							
9.	Реалізація проекту е-Інспектор	Створення комплексної, функціональної та захищеної інформаційної системи з моніторингу	Систему е-Інспектор запущено у експлуатацію	Мінінфраструктури Укртрансбезпека	12,5 млн грн	Державний бюджет	

№	Опис проекту	Обґрунтування	Критерії/показники виконання пропозиції (кількісні або якісні)	Головний відповідальний орган державної влади	Орієнтовна потреба у фінансуванні	Пропоновані джерела фінансування	Нормативно-правове забезпечення
		виконання та руху постанов, винесених інспекторами Укртрансбезпеки, та використання отриманої інформації та аналітики для оперативного реагування на оскарження чи ухилення від виконання рішень, що в результаті дасть можливість збільшити надходження до Державного бюджету України та місцевих бюджетів від вчинених порушень габаритно-вагових норм.					

Необхідне нормативно-правове забезпечення

п/п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
Розвиток мультимодальних перевезень					
1.	Розроблення та внесення Кабінетом Міністрів України проекту акта щодо затвердження Порядку організації та виконання мультимодальних перевезень вантажів	Нормативне врегулювання створення прозорого та конкурентного ринку мультимодальних перевезень	Мінінфраструктури	2022	2024
2.	Розробка та затвердження Технічних вимог до організації та функціонування мультимодальних терміналів	Стандартизація вимог до мультимодальних терміналів для впровадження прозорих механізмів стимулювання їх розвитку з урахуванням інфраструктури існуючих терміналів, для уникнення створення нечесної конкуренції для новозбудованих терміналів	Мінінфраструктури	2022	2024
3.	Розроблення та внесення Кабінетом Міністрів України проекту акта щодо впровадження на території України електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної (е-ТТН)	Впровадження на території України електронного документообігу електронної товарно-транспортної накладної (е-ТТН): покращення умов ведення бізнесу, мінімізація корупційних зловживань, прискорення бізнес-процесів та зменшення простою завдяки можливості доступу контролюючих органів до єдиної бази документів в реальному часі	Мінінфраструктури	2022	2023
4.	Супроводження у Верховній Раді України проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження електронних квитків на автомобільному та міському електричному транспорті» від 24.06.2021 № 5705	Врегулювання використання електронного квитка у якості правової підстави для укладення договору перевезення пасажирів та багажу, а також створення умов для належного функціонування автоматизованої системи оплати вартості проїзду в міському пасажирському транспорті з	Мінінфраструктури	-	2023

п/п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		метою забезпечення реалізації однієї з ключових реформ транспортної галузі - впровадження електронного квитка.			
5.	Супроводження у Верховній Раді України проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільних перевезень в Україні з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» від 30.12.2020 № 4560	Врегулювання питань доступу до ринку послуг автомобільних перевезень відповідно до норм ЄС	Мінінфраструктури	2022	2023
Розширення мережі транспортних коридорів					
6.	Перегляд карти TEN-T на території України та її координація з мережею TEN-T країн ЄС	Коригування в частині міжнародних та національних коридорів	Мінінфраструктури	2023	2024
Залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури					
7.	Внесення змін до наступних НПА: Закону України «Про державно-приватне партнерство» Закону України «Про концесії» Закону України «Про публічні закупівлі» Закон України «Про управління об'єктами державної власності» Закону України «Про оренду державного та комунального майна» Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у	З метою прискореного відновлення зруйнованої державою-агресором інфраструктури пропонується використати спрощений механізм державно-приватного партнерства, що заснований на придбанні державою необхідної інфраструктури «у розстрочку» ¹ . Пропонований механізм має наступні особливості: інвестор проектує об'єкт, здійснює його будівництво та фінансує будівельні роботи та	Мінекономіки/ Мінінфраструктури	30.06.2022	30.09.2022

¹ Такий механізм вже закріплений в українському законодавстві завдяки прийняттю 15.02.2022 року законопроекту [№5090](#) у 2-му читанні.

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
	приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» Закон України «Про автомобільні дороги» Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» Закону України «Про оренду землі», Земельний кодекс України Кодекс України про адміністративні правопорушення	утримує об'єкт за рахунок власних та залучених коштів; • частину вартості робіт інвестор може отримувати від держави/міжнародного фонду протягом строку будівництва у вигляді грантів, що не потребують повернення. При цьому, такі гранти можуть покривати від 20 до 50 (або більше) відсотків капітальних витрат проекту (залежить від проекту), а джерелом таких грантів може бути фонд, який вже створений ЄС/МВФ для відновлення України. Таким чином, може бути реалізована ідея того, що деякі країни ЄС даватимуть гранти для відновлення конкретних областей України; • після введення об'єкта інфраструктури в експлуатацію інвестор починає отримувати від держави/фондів регулярні щорічні (щоквартальні) виплати протягом строку проекту, але не більше 10-15 років (строк договорів обмежується з метою уникнення повторних капітальних інвестицій, розрахунок яких досить ускладнений в умовах невизначеності та може призвести			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		до подорожання проектів для держави); • платежі інвестору залежать від дотримання ним вимог до якості будівництва та утримання інфраструктури і можуть зменшуватись на розмір штрафів за неналежне виконання договору; • інвестор здійснює утримання (поточний ремонт) об'єкта інфраструктури протягом 10-15 років; • оплата платежів інвестору здійснюється за рахунок коштів спецфонду відновлення України (далі – Фонд відновлення) або фондів донорів. Видатки спецфонду є захищеними статтями державного Бюджету України. Виплати за зобов'язаннями здійснюються у гривні з прив'язкою до твердої валюти (USD, EUR) за курсом на дату виплати. Для підвищення рівня гарантій для інвесторів і недопущення ситуації аналогічної проектам «зеленої енергетики», загальний обсяг довгострокових зобов'язань за договорами ДПП повинен бути обмежений певною сумою (можливо з прив'язкою до певного відсотку ВВП) та покриватись за рахунок стабільних			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		надходжень таким чином, щоб держава не брала на себе довгострокові зобов'язання, які не здатна буде обслуговувати; • обов'язково необхідно створити окремий фонд з метою покриття (страхування) ризиків можливого повторення військових дій (за прикладом Ізраїлю чи інших країн). Таким чином, у інвестора буде додаткова гарантія, адже інвестиції будуть застраховані; • основна кількість проектів структурується як ДПП з платою за експлуатаційну готовність, де приватний партнер здійснює проектування, будівництво, фінансування та утримання інфраструктури (DBFM²). Водночас, в деяких сферах де компенсація інвестицій частково або повністю можлива за рахунок платежів від користувачів (порти, аеропорти тощо), проекти можуть структуруватися як концесії з подальшою сплатою концесійних платежів до Фонду відновлення;			

² В деяких випадках можна включати до предмету угоди оперування активом - DBFOM. Для невеликих проектів у регіонах (до 250 млн. грн) можна використовувати договори зі спрощеним предметом без утримання та управління – DBF.

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		• проведення конкурсів ДПП пропонується здійснювати за допомогою електронної торгової системи (ЕТС), яка вже розробляється МЕРТ за підтримки ЄБРР для концесій (Постанова КМУ № 909 від 20 серпня 2021 р.). Такий підхід дозволить суттєво спростити підготовку та проведення конкурсів і зробити їх максимально прозорими. Таким чином, запропонований механізм дозволить одночасно відновити величезну кількість інфраструктури, оплачуючи її вартість протягом 10-15 років. Інвестори будуть мотивовані належним чином виконувати взяті зобов'язання, оскільки їх власний капітал знаходитиметься під ризиком неповернення, а виплати залежатимуть від належного виконання зобов'язань з будівництва та утримання інфраструктури. Якщо платежі за такими договорами будуть гарантовані державою, частину ризиків (через виділення значних грантів) візьмуть на себе міжнародні донори, а ризик втрати майна та упущеної вигоди у разі повторення збройного конфлікту буде покриватись за рахунок «Фонду страхування ризиків»			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		війни», такий інструмент дозволить залучити значний обсяг фінансування в найближчі роки. 1) спростити процедуру підготовки та реалізації проектів ДПП для (1) відбудови зруйнованих війною об'єктів інфраструктури та (2) побудови нових об'єктів, що пов'язано з пост-воєнною перебудовою економіки (далі - Проекти), зокрема передбачивши: 1.1 Повноваження КМУ на затвердження за поданням Мінекономіки переліку проектів щодо відновлення зруйнованих об'єктів інфраструктури та проектів, що пов'язані з пост-воєнною перебудовою економіки, що можуть бути реалізовані як ДПП за спрощеною процедурою підготовки (далі - Перелік). В Переліку також визначається державний партнер, відповідальний за проведення конкурсу та підписання договору, пріоритизація Проектів; 1.2 Повноваження Мінекономіки на створення комісії з відбору проектів для включення до Переліку. Органи управління формуватимуть пропозиції та подаватимуть їх на розгляд комісії; 1.3 Після включення Проекту до Переліку не потрібно буде готувати концептуальну записку, ТЕО та			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		проходити процедуру аналізу ефективності, що сумарно скоротить строк реалізації проекту на 9-10 місяців; 1.4 Після включення Проекту до Переліку здійснюється розробка будівельного ТЕО проекту ДПП з орієнтовним кошторисом проекту, розрахованого за об'єктами-аналогами. Порядок ведення бази об'єктів-аналогів затверджується КМУ. Проектування здійснюється державним партнером за рахунок коштів Фонду відновлення/коштів донорів; 1.5 Для прискорення процедури пропонується розробити примірні (носитимуть рекомендаційний характер) пакети конкурсної документації для всіх видів структурування проектів в залежності від їх предмету (DBF, DBFM, DBFOM) та окремі методичні рекомендації для окремих галузей (аеропорти, порти, автодороги, залізниця, енергетика, медицина, соціальна сфера, тощо)³. 1.6 Для прискорення процедури впровадження Проектів, включених до Переліку⁴, пропонується створити галузеві конкурсні комісії (з питань транспорту, з питань енергетики, з			

³ Такі документи можуть бути розроблені за підтримки МФО у досить стислі терміни.

⁴ Це спрощення не стосуватиметься інших проектів, окрім проектів відновлення.

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		питань медичних проєктів, з питань соціальних проєктів), що прийматимуть ключові рішення в процесі підготовки проєктів. Головуватимуть на цих комісіях представники тих ЦОВВ, які виступатимуть державними партнерами (відповідно головуючі будуть змінюватись в залежності від проєкту, однак склад комісії не буде змінюватись, що дозволить сконцентрувати експертизу без надмірної концентрації прийняття управлінських рішень); 1.7 Діяльність галузевих конкурсних комісій забезпечуватиме секретаріат комісій, що підтримуватиметься спеціалістами Агенції ДПП; 1.8 Замість проведення консультацій з ринком щодо кожного конкретного проєкту, пропонується проводити галузеві консультації (щодо груп проєктів), що дозволить скоротити час на фіналізацію документів і дозволить уніфікувати підхід до тендерної документації; 1.9 Всі консультації з ринком та проведення конкурсів пропонується проводити на електронній платформі (далі-ЕТС), яка вже зараз розробляється Мінекономіки за підтримки ЄБРР для концесій; 1.10 За результатами галузевих консультацій в ЕТС, потенційні			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		учасники можуть створювати свій профіль в ЕТС, подавати підтверджуючі документи, проходити пре-кваліфікацію (аналог ESPD форми в закупівлях ЄС). Для однотипних галузевих проектів формуються типові кваліфікаційні вимоги до претендентів, що залежать від розміру об'єкту будівництва. Як наслідок, вже на цьому етапі претенденти можуть бути заздалегідь пре-кваліфіковані для участі в цій групі майбутніх проектів ДПП; 1.11 Якщо за результатами галузевих консультацій було пре-кваліфіковано 3 і більше учасника – державний партнер приймає рішення про оголошення конкурсу; 1.12 Після прийняття рішення про оголошення тендеру в ЕТС робиться відповідне оголошення, яке визначає дату оголошення конкурсу (аналог PIN-note в процедурах закупівель ЄС). Таким чином, весь ринок дізнається про дату старту конкурсу, а час, що залишився до конкурсу використовується конкурсною комісією для доопрацювання тендерної документації з урахуванням пропозицій відображених в ЕТС в процесі галузевих консультацій; 1.13 Після оголошення конкурсу відбувається пре-кваліфікація (є можливість пре-кваліфікуватись іншим			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		учасникам) і подача конкурсних пропозицій через ЕТС. Скорочення конкурсу можливе з 6 до 3 місяців. 2) спростити процедуру підготовки та реалізації всіх проектів ДПП на комунальному рівні, зокрема передбачивши: 2.1 Можливість підготовки невеликих проектів (до 5,3 млн. євро) і нескладних проектів (DBF, що не включають утримання та оперування об'єктом) без підготовки ТЕО та аналізу ефективності, якщо за результатом підготовки концептуальної записки було зроблено висновок про відсутність можливості реалізувати проект шляхом проведення публічних закупівель або залучити кредитні кошти і реалізація проекту через ДПП є єдиним доступним способом реалізації проекту у середньостроковій перспективі; 2.2 Передачу повноважень щодо прийняття більшості управлінських рішень на рівень виконкому ОМС. Міська рада чи обласна рада одним рішенням затверджують список проектів ДПП і уповноважують відповідну посадову особу на підписання договорів. Всі інші управлінські рішення приймаються рішеннями виконкомом (затвердження документації розробленої комісією, затвердження результатів, тощо);			

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		2.3 Всі проекти в місті чи області готуються однією постійно діючою конкурсною комісією; 2.4 Всі проекти закуповуються через ЕТС.			
8.	Внесення змін до Порядку залучення радників для підготовки проекту, що здійснюється на умовах концесії (Постанова КМУ від 9 жовтня 2020 р. № 950).	Спрощення процедури відбору радників для цілей підготовки проектів ДПП включених до Переліку, зокрема передбачивши: Відбір радників у 2 етапи. Обидва етапи тимчасово реалізуються без застосування положень Закону України «Про публічні закупівлі» до моменту коли ДП «Прозорро» розробить в системі необхідний функціонал. Протягом першого етапу відбору здійснюється пре-кваліфікація радників для цілої групи проектів, що планується до впровадження державним партнером (шорт-ліст). На другому етапі відбору радники відбираються виключно за одним критерієм ціни з використанням електронної системи закупівель ДП «Прозорро» (аналог «спрощеної закупівлі»). Таким чином, провівши пре-кваліфікацію для групи проектів, суттєво скорочується процедура відбору радників (з 3 місяців до 14 днів). Умови відбору радників мають передбачати встановлення граничної кількості проектів, над якою може одночасно працювати один радник.			

п/п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		Оплата послуг радників здійснюється з Фонду відновлення.			
9.	Внесення змін до Порядку відбору приватного партнера (Постанова КМУ від 11 квітня 2011 р. № 384) Внесення змін до Порядку проведення концесійного конкурсу та конкурентного діалогу в електронній торговій системі (Постанова КМУ від 20 серпня 2021 р. № 909).	Внесення змін до процедури відбору державного партнера з метою приведення у відповідність з кращими світовими практиками та Директивою ЄС про публічні закупівлі (2014/24/EU). Впровадження ЕТС для ДПП.	Мінекономіки	30.10.2022	-
Реформування системи ціноутворення для будівництва, поточного ремонту та експлуатаційного утримання об'єктів транспортної інфраструктури					
10.	Наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування»	Пропонується визначити: можливість встановлення кошторисної вартості дорожніх робіт та послуг на стадії проектування з використанням витратного та/або порівняльного підходів у ціноутворенні, зміст і порядок застосування яких буде визначений нормативно-технічними документами-методиками визначення вартості дорожніх робіт та послуг; можливість розроблення розрахунків витрат ресурсів, які використовуються на стадії проектування, в складі кошторисної частини проектної документації особами, які здійснюють проектування, на підставі власних методичних підходів; можливість використання укрупнених показників вартості для визначення вартості дорожніх робіт на стадії проектування;	Мінінфраструктур и Укравтодор	Наказ Мінінфраструктур и від 02.05.2022 № 273 зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17.05.2022 за № 572/37863	01.07.2022

п/ п	Назва НПА	Зміст розробки/ змін НПА	Орган державної влади, відповідальний за розробку/ змін НПА	Термін розробки	Гранична дата набрання чинності
		можливості створення баз даних об'єктів аналогів та баз даних цін підприємствами, установами та організаціями всіх форм власності; можливість використання укрупнених показників вартості на стадії проведення взаєморозрахунків.			
11.	Наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Методики визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування»	Визначення методичних підходів до формування складових собівартості дорожніх робіт та послуг з урахуванням кращих світових практик	Мінінфраструктури	01.07.2022	01.01.2023
Спрощення механізму проведення процедур закупівель робіт та послуг, пов'язаних з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури					
12.	Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі»	Розробка та впровадження спрощеної системи проведення процедур закупівель виконання робіт (надання послуг) з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури, у тому числі шляхом запровадження кваліфікованих систем учасників, формування примірних форм договорів підряду тощо.	Мінекономіки Мінінфраструктури Укравтодор	01.09.2022	01.02.2023