

# ОТРАСЛЕВОЙ КОНТРОЛЬ 2016

Исследование мнений лидеров  
транспортного бизнеса



# ОПРОС «ОТРАСЛЕВОЙ КОНТРОЛЬ 2016» – СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ЦЕНТРА ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ И КОМПАНИИ DELOITTE

## ЦЕЛЬ И ЗАДАЧА ПРОЕКТА

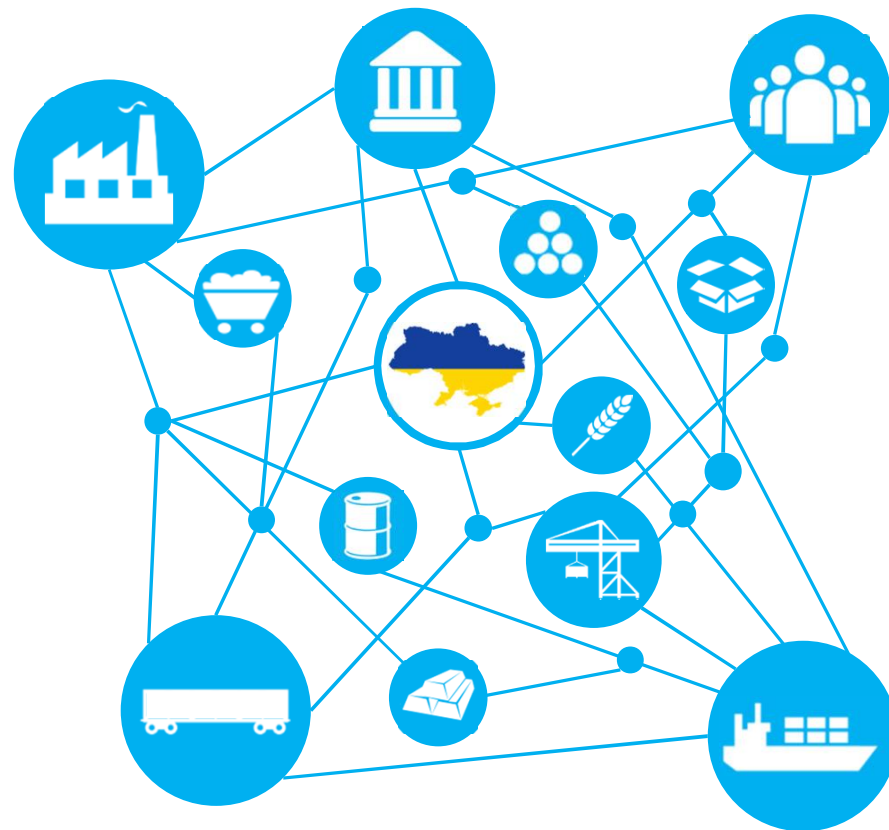
Поддержка структурных изменений в транспортной отрасли и консолидация экспертных мнений компаний - лидеров бизнеса Украины по наиболее актуальным и важным вопросам реформирования транспортного сектора

## КОМАНДА

**ЦТС** занимался разработкой, технической реализацией и непосредственным проведением опроса, а **Deloitte** помогал контролировать прозрачность опроса и достоверность результатов

## РЕЗУЛЬТАТЫ

В презентации представлены основные данные и выводы, сделанные на основании проведенного опроса. Мы надеемся, что данное исследование поможет активизировать предметный диалог между властью и бизнесом в отношении наиболее острых проблем транспортной отрасли





## В ОПРОСЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ИНВЕСТОРЫ, КРУПНЕЙШИЕ ОПЕРАТОРЫ И ГРУЗОТРАНСПОРТНИКИ, СУММАРНО КОНТРОЛИРУЮЩИЕ БОЛЕЕ 70% ГРУЗОПОТОКА УКРАИНЫ

### ПРОФИЛЬ РЕСПОНДЕНТОВ

Портовые операторы, железнодорожные операторы, международные финансовые организации, инвестирующие в транспортные проекты в Украине, и грузоотправители, суммарно контролирующие более 70% грузопотока Украины



12\*



7



4



10

Большинство ответов получено от топ-менеджмента, более **40%** - ответы CEO

### МЕТОДОЛОГИЯ ОПРОСА

Четыре категории респондентов отвечали на два блока вопросов по реформированию (1) железнодорожной и (2) портовой отрасли. Ответы каждого из респондентов имели равный вес

\*- включая АМПУ

### НЕКОТОРЫЕ ИЗ УЧАСТНИКОВ ОПРОСА

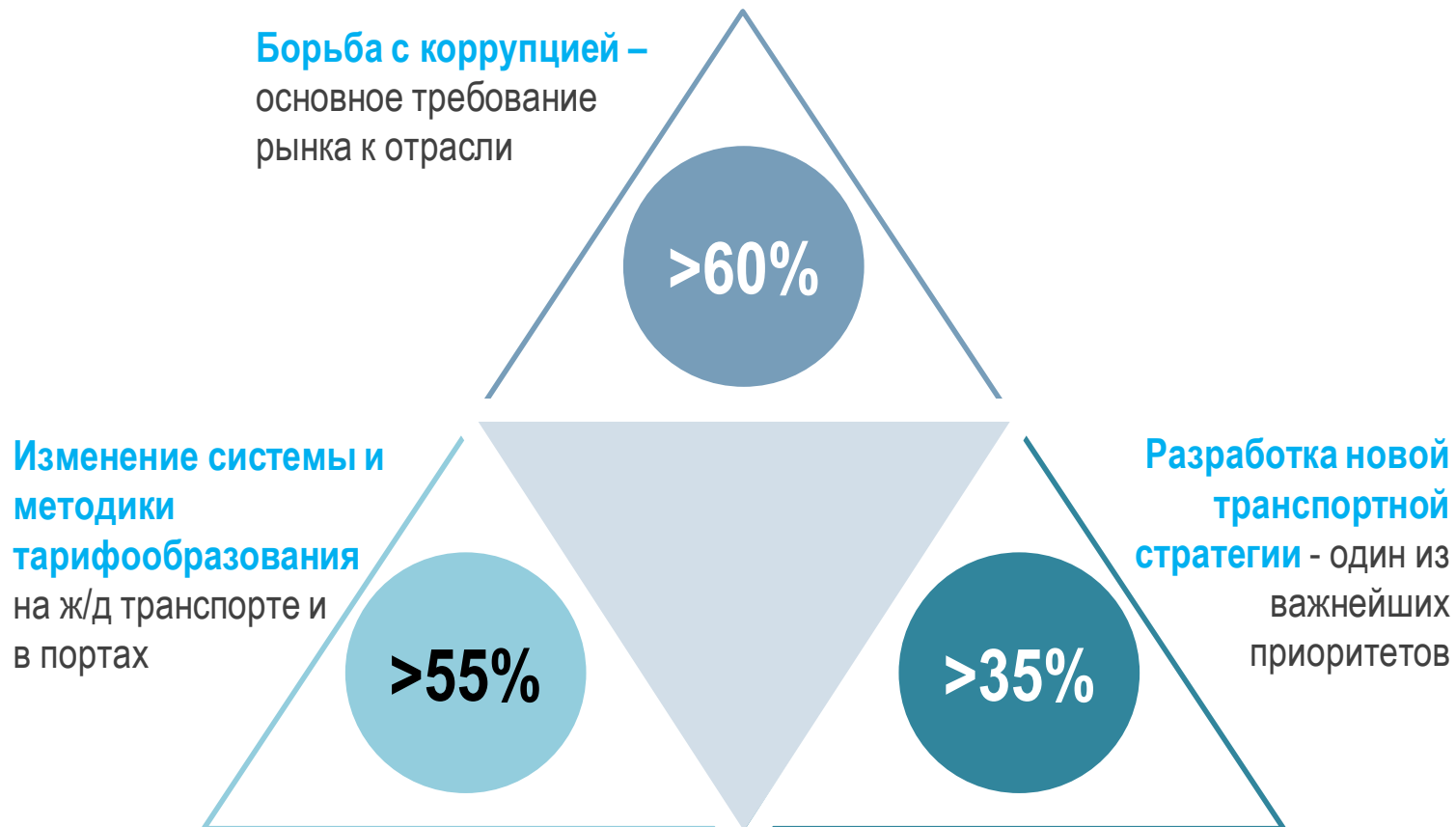


# РЕЗЮМЕ



## УЧАСТНИКИ РЫНКА ЕДИНОДУШНЫ В ОПРЕДЕЛЕНИИ ВЕДУЩИХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Основные  
результаты  
исследования





## РЫНОК ЧЕТКО ОПРЕДЕЛИЛСЯ С КЛЮЧЕВЫМИ ПРИОРИТЕТАМИ РЕФОРМИРОВАНИЯ

Приоритетные  
направления  
реформирования



**Изменение системы тарифообразования –** основной приоритет развития ж/д отрасли

Механизм формирования тарифов должен быть прозрачным. Равным образом необходима публичная система мониторинга вагонов

Рынок считает своевременным создание частной тяги в Украине



**Приватизация госактивов,** рост участия частного капитала в развитии портов

Основные векторы развития – децентрализация управления и создание свободных портовых зон

Главные критерии при выборе инвестиционных проектов – гарантия грузовой базы и модернизация портовых активов



**Развитие флота и дноуглубление** решат главные проблемы речной отрасли

Дноуглубление должно проводиться за счет государства

Участники опроса считают необходимым наличие свободного доступа к внутренним водным путям для флота под иностранным флагом

# СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ



## БОРЬБА С КОРРУПЦИЕЙ И ИЗМЕНЕНИЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ – КЛЮЧЕВЫЕ КРАТКОСРОЧНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Важнейшие направления транспортной реформы в краткосрочной перспективе (2016)



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Наличие независимого регулятора рынка и комплексной стратегии развития портовой отрасли представляются участникам рынка одинаково важными и безотлагательными

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Главные приоритеты для портовых операторов – борьба с коррупцией и изменение методики тарифообразования
- Грузоотправители в первую очередь ожидают изменения методики тарифообразования
- Для МФО наиболее важным является принятие Закона о железнодорожном транспорте, а также упрощение и ускорение документооборота на ж/д транспорте и в портах





## В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ – БОРЬБА С КОРРУПЦИЕЙ, ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК И ПРИВАТИЗАЦИЯ ГОСАКТИВОВ

Ключевые направления реформы в среднесрочной перспективе (2017-2020)



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Борьба с коррупцией является приоритетом как в краткосрочной, так и в среднесрочной перспективе
- Третьим по важности в среднесрочной перспективе является вопрос приватизации госактивов

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Для МФО и портовых операторов наиболее приоритетным является вопрос приватизации госактивов
- Самой приоритетной задачей ж/д операторы считают либерализацию рынка перевозок, тогда как грузоотправители отдают приоритет борьбе с коррупцией

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ



## БОЛЕЕ 70% РЕСПОНДЕНТОВ ОЦЕНИВАЮТ ЗАКОН О Ж/Д ТРАНСПОРТЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНО, ОДНАКО ОТМЕЧАЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ ЕГО ДОРАБОТКИ

Оценка  
проекта Закона  
«О ж/д транспорте  
Украины»



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 57% респондентов выступают за доработку системы тарифообразования
- Около 30% опрошенных скептически относятся к пользе от корпоратизации УЗ
- Большинство участников рынка (90% респондентов) – за равноправный доступ к инфраструктуре, а также за разделение функций

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- МФО считают, что закон окажет положительное влияние на отрасль
- Наибольшую критику закон вызывает у грузоотправителей

## БОЛЕЕ 50% РЕСПОНДЕНТОВ ОЖИДАЮТ ВНЕДРЕНИЯ ПУБЛИЧНОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ РАСЧЕТА ТАРИФОВ И ПУБЛИЧНОЙ СИСТЕМЫ СКИДОК

Приоритетные  
изменения в  
системе  
формирования  
тарифов



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

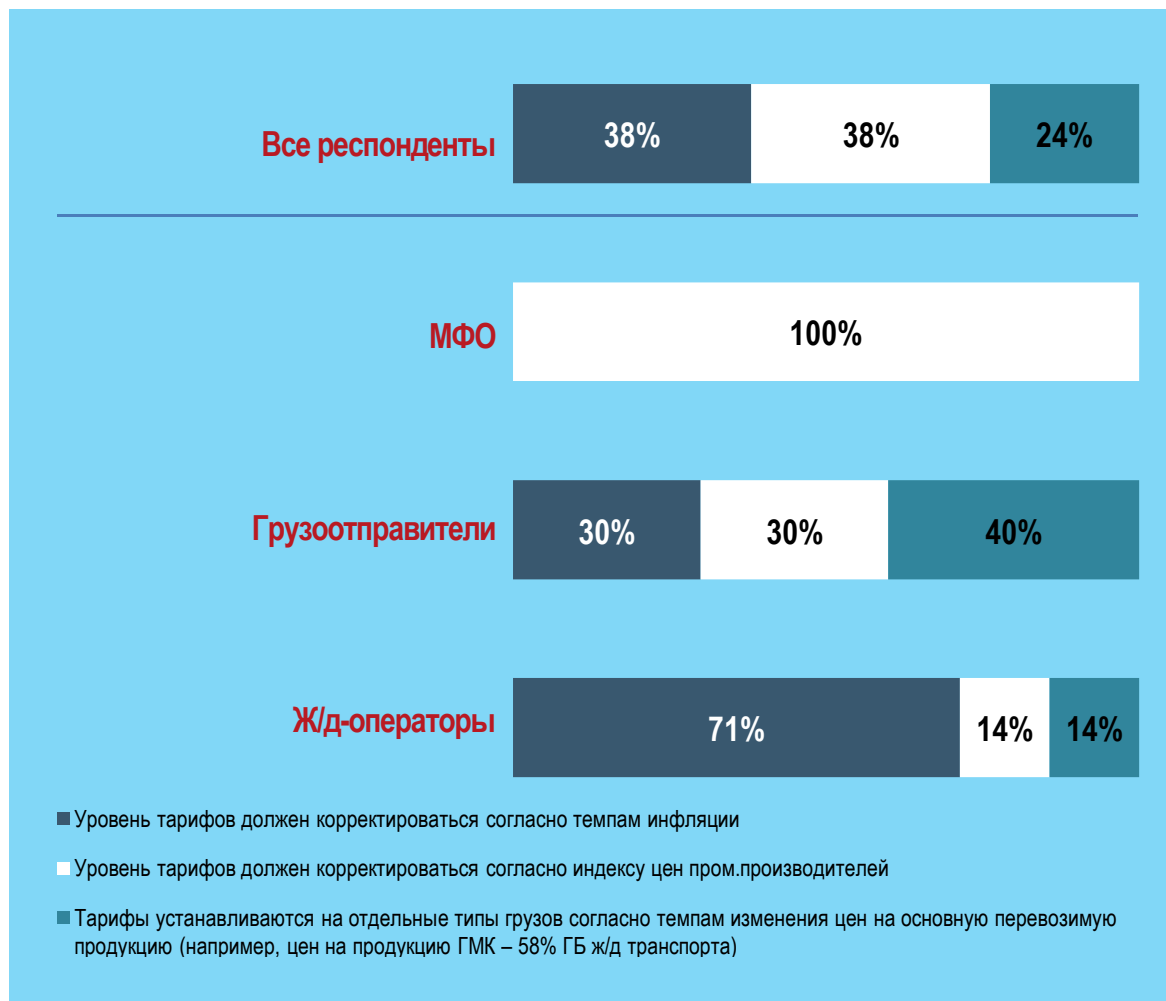
- Приоритетными для участников рынка являются также разделение тарифов на составляющие и введение единых тарифов для частного вагонного парка и УЗ

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- 80% грузоотправителей и 57% ж/д операторов высказались за публичную систему скидок по ж/д тарифам. МФО – против (0%)
- 100% МФО и 80% грузоотправителей – за автоматизированный расчет тарифов. Из ж/д операторов – «за» только 29%

## ИНФЛЯЦИЯ И ИНДЕКС ЦЕН ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ – ПРИОРИТЕТНЫЕ ОРИЕНТИРЫ ДЛЯ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ

Оптимальный  
подход к  
пересмотру  
тарифов



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

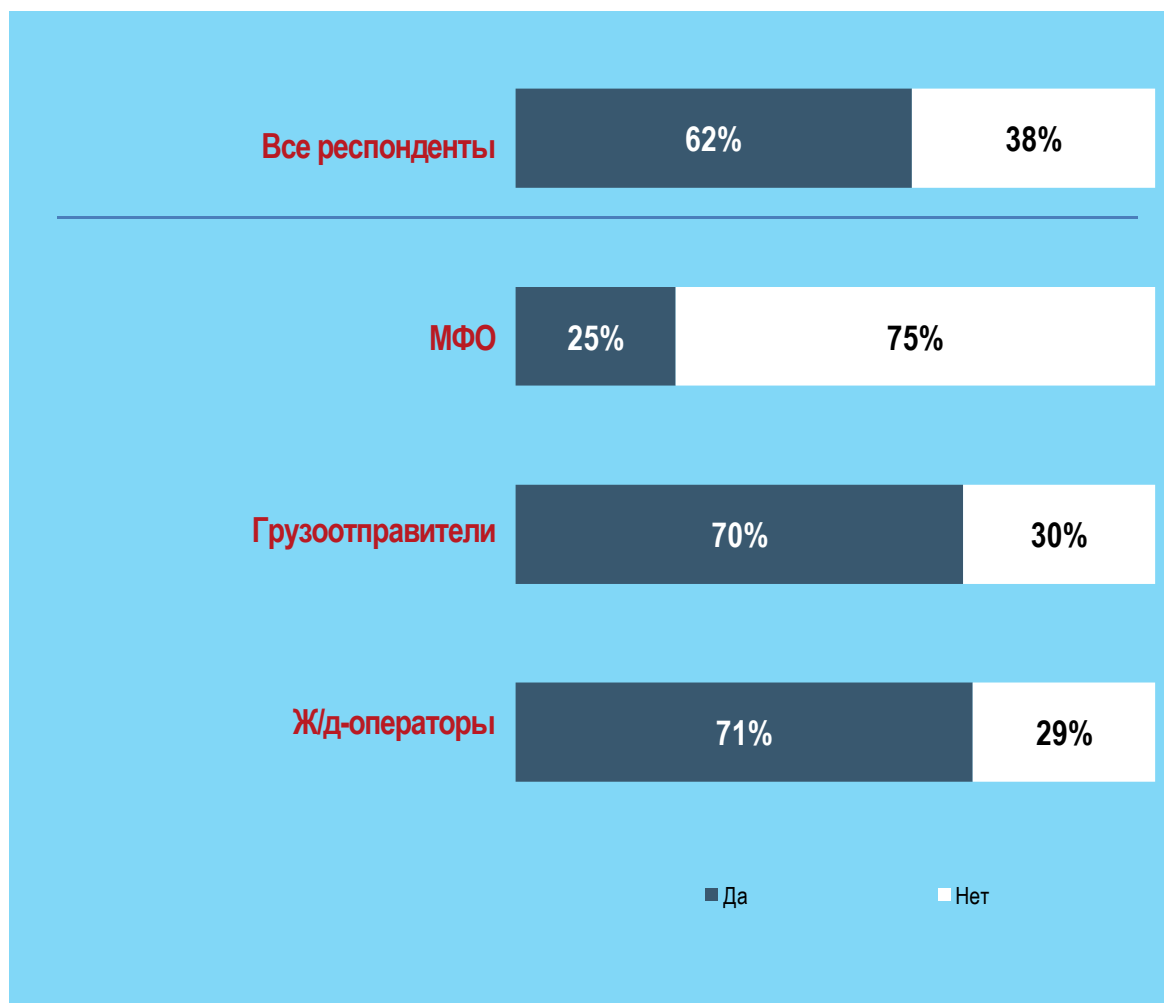
- Мнения групп респондентов существенно разделились в отношении бенчмарка для корректировки уровня тарифов

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- 40% грузоотправителей считают, что индексация тарифов должна быть привязана к ценам на основную перевозимую продукцию
- МФО привязывают тарифы исключительно к индексу цен производителей
- Большинство ж/д операторов (71%) считает необходимым индексировать тарифы в соответствии с темпами инфляции

## 62% ОПРОШЕННЫХ – ЗА МОРАТОРИЙ НА РОСТ ТАРИФОВ В ПЕРИОД КРИЗИСА

Необходимость  
моратория на  
рост тарифов в  
условиях  
кризиса или  
рецессии



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

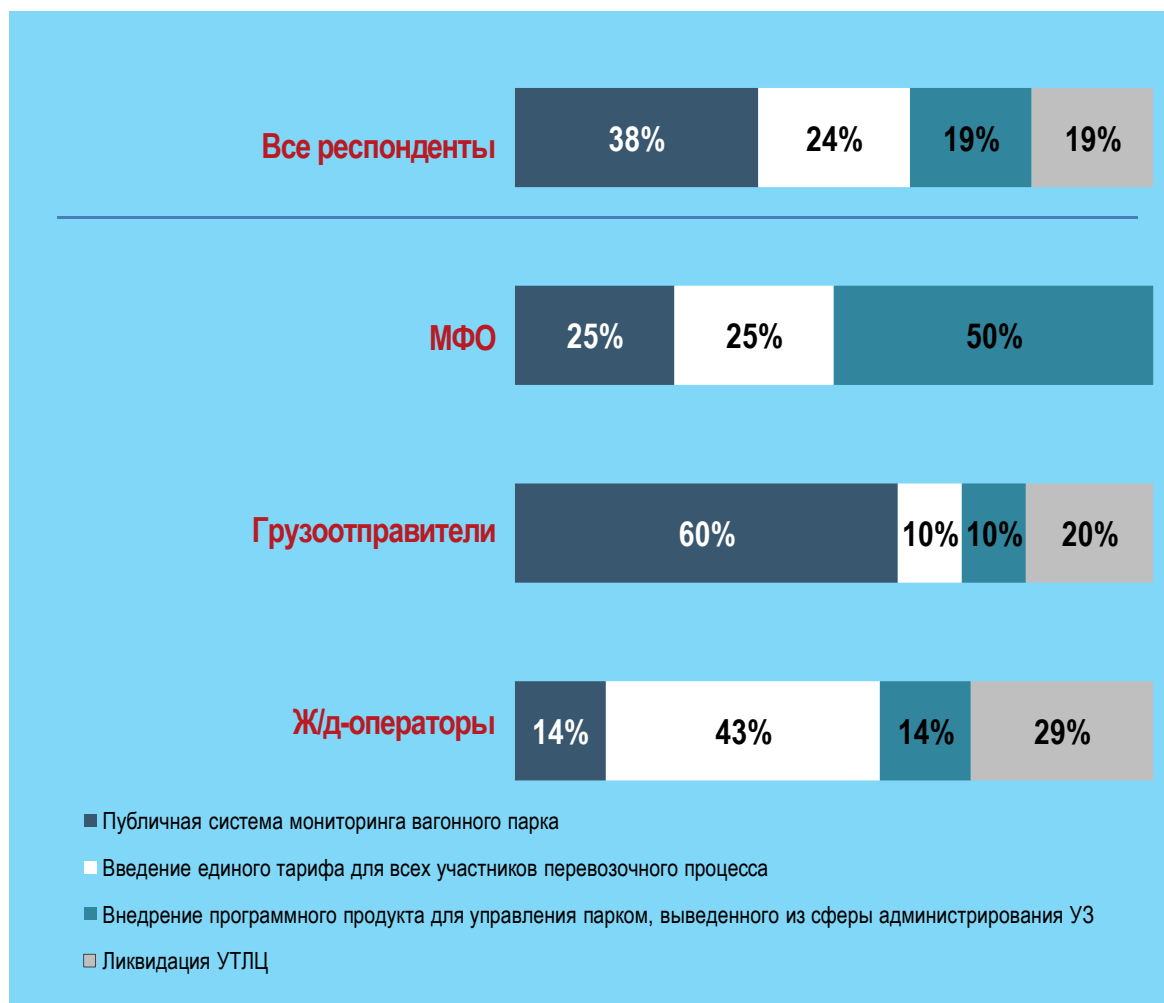
- Мнения международных организаций и локальных участников рынка сильно расходятся в отношении необходимости моратория

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Большинство респондентов из числа МФО не считают введение моратория необходимым
- Более 2/3 грузоотправителей и ж/д операторов, напротив, высказались за введение моратория на рост тарифов в период кризиса

## 38% ВСЕХ РЕСПОНДЕНТОВ – ЗА ПУБЛИЧНУЮ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА ВАГОННОГО ПАРКА

Управление  
вагонным парком  
УЗ



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 24% всех респондентов поддерживают введение единого тарифа для всех участников перевозочного процесса

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Для МФО ключевым является внедрение программного продукта, для грузоотправителей – публичная система мониторинга парка; 90% грузоотправителей не считают приоритетным введение единого тарифа для всех участников перевозочного процесса, тогда как для ж/д операторов этот вопрос является ключевым

## 91% РЫНКА – ЗА ЧАСТНУЮ ТЯГУ В УКРАИНЕ

Развитие  
частной тяги в  
Украине



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 80-90% рынка – за конкуренцию в различных формах
- 80% респондентов – за необходимость лицензирования

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Больше всего лицензирования частной тяги опасаются грузоотправители



## ПРИОРИТЕТ УЗ – ИНВЕСТИЦИИ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ. ГРУЗОВОЙ ВАГОННЫЙ ПАРК – ПРЕРОГАТИВА ЧАСТНОГО КАПИТАЛА

Приоритеты  
инвестирования в  
ж/д отрасль



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Более 90% рынка считает, что инвестиции в грузовой вагонный и локомотивный парк должны осуществляться при участии частного капитала
- Более 75% опрошенных также выступают за частные инвестиции в пассажирский подвижной парк

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- 86% ж/д операторов считают, что инвестиции в грузовой вагонный парк должны быть исключительно частными
- МФО и грузоотправители не считают целесообразным исключительно частное инвестирование в грузовые локомотивы

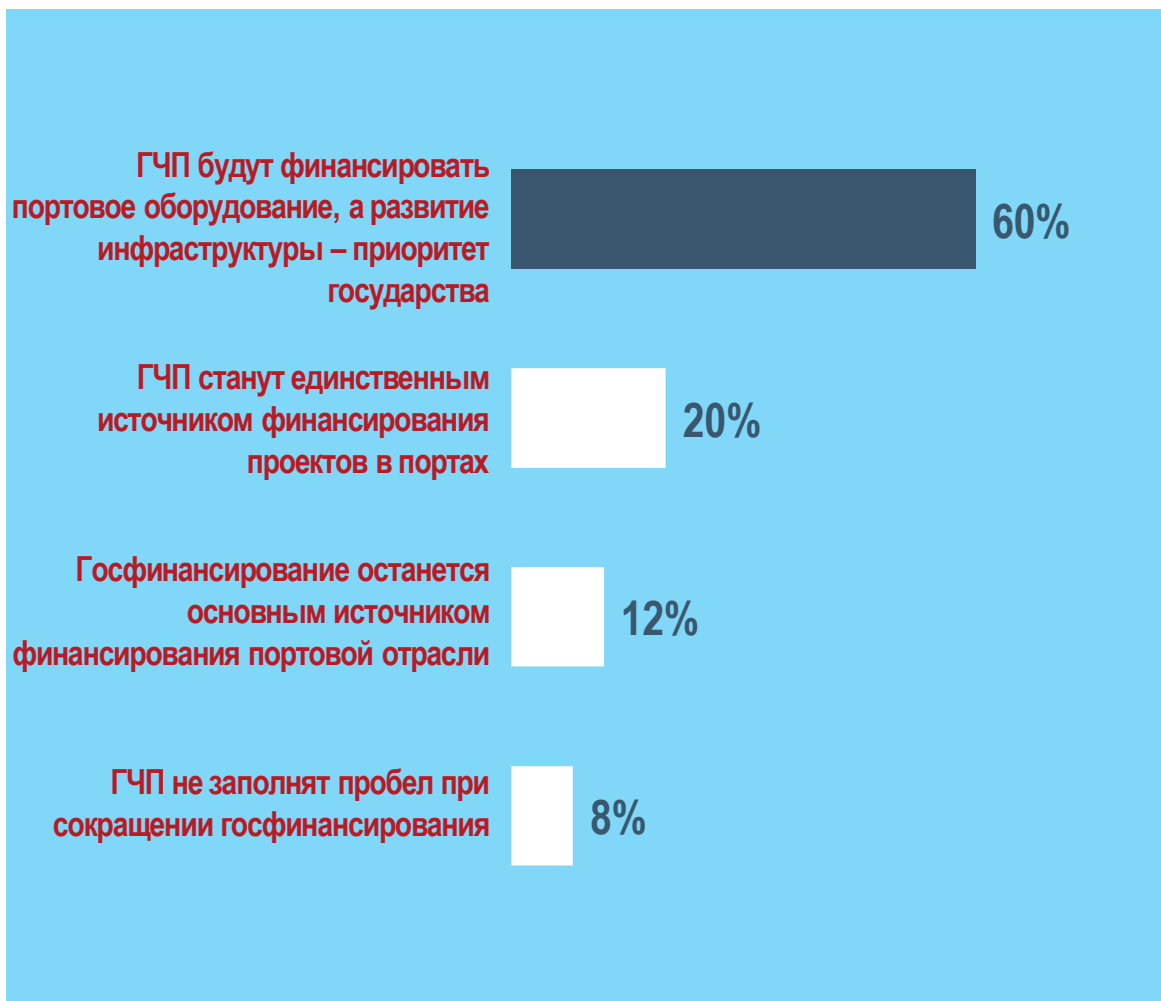
# ПОРТОВАЯ ОТРАСЛЬ





## ИНФРАСТРУКТУРА – ПРИОРИТЕТ ГОСУДАРСТВА, ТОГДА КАК ГЧП БУДЕТ ФИНАНСИРОВАТЬ ПОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Роль  
государственно-  
частного  
партнерства в  
портовой отрасли  
в пятилетней  
перспективе



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Рынок достаточно четко определился в приоритетах частного и государственного инвестирования
- Менее 15% респондентов считают, что финансирование в рамках ГЧП будет недостаточным, и государство останется основным инвестором в отрасли

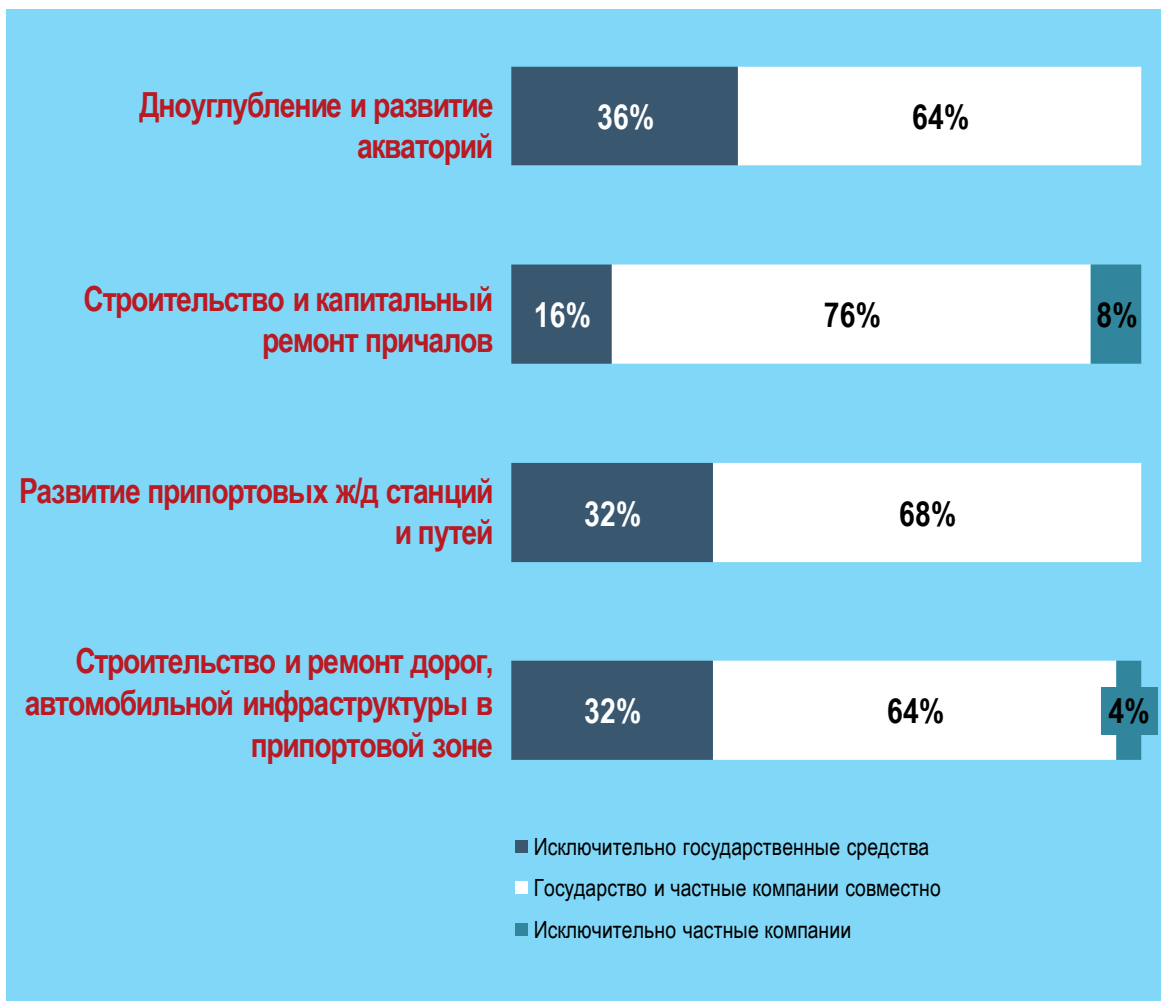
### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- 18% опрошенных портовых операторов считают, что ГЧП не справятся с финансированием отрасли при отсутствии госфинансирования



## БОЛЕЕ 60% РЕСПОНДЕНТОВ ВЫСКАЗАЛИСЬ ЗА СОВМЕСТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПУБЛИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОРТАХ ГОСУДАРСТВОМ И ЧАСТНЫМ КАПИТАЛОМ

Источники  
финансирования  
публичной  
инфраструктуры в  
портах



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Около трети участников рынка считает, что развитие акватории и транспортной инфраструктуры в припортовой зоне – прерогатива государства
- Доля респондентов, допускающих финансирование публичной инфраструктуры исключительно частным капиталом, не превышает 8%

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Все МФО выступают за совместное финансирование строительства и ремонта причалов
- 82% портовых операторов – за совместное финансирование припортовой инфраструктуры и причалов

## 73% ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ И 56% ВСЕХ РЕСПОНДЕНТОВ – ЗА НЕПРИБЫЛЬНЫЙ СТАТУС АМПУ

Направления  
развития функций  
и полномочий  
Администрации  
морских портов  
Украины



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Подавляющее большинство респондентов считает, что функции и полномочия АМПУ необходимо изменить

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Портовые операторы единодушны относительно необходимости изменения текущего статуса АМПУ
- У МФО нет общего мнения по этому вопросу
- Текущий статус АМПУ удовлетворяет лишь 10% грузоотправителей



## БОЛЬШИНСТВО РЕСПОНДЕНТОВ ВЫСКАЗАЛОСЬ ЗА ВВЕДЕНИЕ РЕЖИМА СВОБОДНОГО ПОРТА, СЧИТАЯ ЕГО НЕОБХОДИМЫМ УСЛОВИЕМ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ

Цели создания свободных портовых зон в Украине

	Приоритет (1- низкий, 5-высокий)				
	1	2	3	4	5
<b>Упрощение регулирования операционной деятельности на территории порта</b>	12%	16%	8%	20%	<b>44%</b>
<b>Снижение платы и сборов</b>	8%	16%	24%	4%	<b>48%</b>
<b>Введение льготного режима в отношении организации и налогообложения промышленных производств в припортовой зоне</b>	28%	12%	8%	20%	<b>32%</b>
<b>Увеличение грузопотоков через порт</b>	12%	4%	12%	20%	<b>52%</b>
<b>Введение режима абсолютно не нужно</b>	60%	20%	4%	4%	<b>12%</b>

### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Большинство участников рынка считает создание свободных портовых зон в Украине необходимым, в том числе, и для упрощения регулирования в портах
- Около половины респондентов ожидает снижения платы и сборов в результате введения режима свободного порта

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Для портовых операторов основная цель создания свободной зоны – увеличение грузопотоков, а также снижение платы и сборов
- С точки зрения МФО, основная цель – упрощение регулирования

# ГАРАНТИИ ГРУЗОПОТОКА И МОДЕРНИЗАЦИЯ АКТИВОВ – КЛЮЧЕВЫЕ КРИТЕРИИ ПРИ ВЫБОРЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Критерии выбора инвестиционных предложений

	Все респонденты	МФО	Грузоотправители	Портовые операторы
<b>Гарантии грузопотока и загрузки мощностей</b>	92%	100%	90%	91%
<b>Модернизация активов</b>	80%	100%	60%	91%
<b>Снижение стоимости услуг для клиентов порта</b>	44%	75%	40%	36%
<b>Рост налоговых поступлений</b>	36%	25%	40%	36%

## ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Гарантии грузопотока и модернизация активов – самые важные критерии отбора инвестиционных проектов в портах
- Около 40% респондентов считают важным критерием снижение стоимости услуг для клиентов порта

## МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- МФО делают акцент на снижении стоимости услуг для клиентов (75%)
- Местные участники рынка считают одинаково важными как снижение стоимости услуг, так и рост налоговых поступлений



## ТАРИФЫ – ИЗ ЦЕНТРА, ИНФРАСТРУКТУРА (ЭКСПЛУАТАЦИЯ И СОДЕРЖАНИЕ) И ЗЕМЛЕОТВОД – НА МЕСТАХ

Распределение  
функций по  
управлению  
портами



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 72% респондентов – за централизованное установление тарифов
- Значительное количество респондентов (44%) считает, что местные муниципалитеты должны самостоятельно определять стратегию развития портов

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Большинство грузоотправителей – за определение финансовой политики портов местными муниципалитетами. МФО и портовые операторы – за централизацию функции





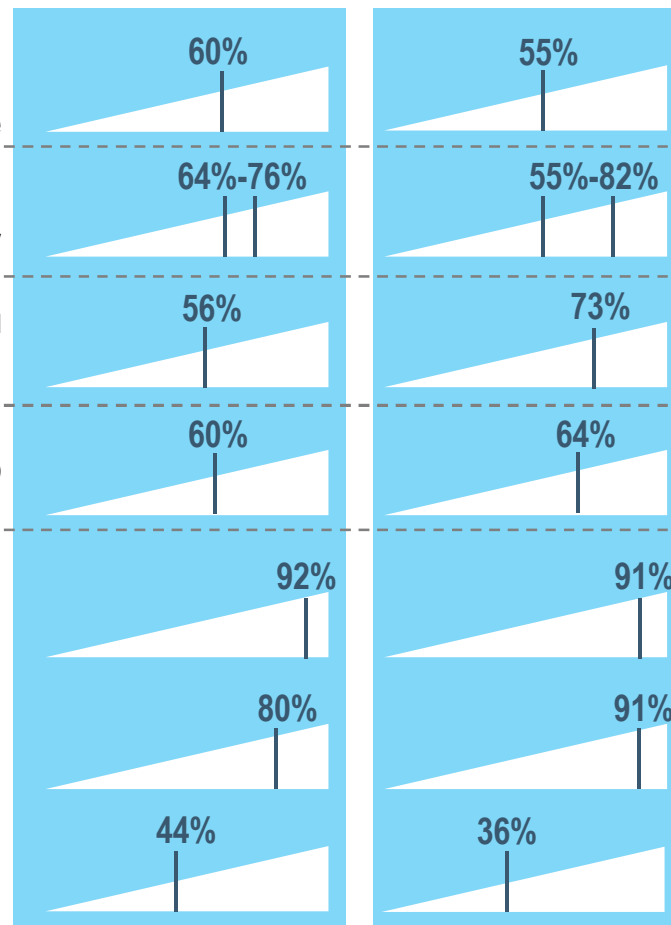
## ПО БОЛЬШИНСТВУ ВОПРОСОВ ПОЗИЦИЯ АМПУ СОВПАДАЕТ С МНЕНИЕМ РЫНКА



Развитие инфраструктуры – приоритет государства, ГЧП инвестируют в портовое оборудование

Все респонденты

Портовый оператор



АМПУ выступает за совместное инвестирование в портовую публичную инфраструктуру

АМПУ считает наиболее оптимальным свой неприбыльный статус с обязательным инвестированием в порты всех доходов

По мнению АМПУ, введение режима свободного порта необходимо

Основные аспекты при выборе инвестиционных предложений:

- Гарантия грузопотока
- Модернизация активов
- Снижение стоимости услуг

# РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ





## НЕДОСТАТОЧНЫЕ ГЛУБИНЫ И ОТСУТСТВИЕ ФЛОТА – КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ УКРАИНЫ

Основные  
проблемы на пути  
развития речных  
перевозок в  
Украине



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 50% участников рынка считают основными препятствиями на пути развития речных перевозок недостаточное финансирование внутренних водных путей и плату за прохождение шлюзов, разведение мостов
- 31% респондентов указывает на недостаточное количество речных терминалов

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- МФО считают ключевой проблемой недостаточное финансирование путей



## 38% РЕСПОНДЕНТОВ СЧИТАЮТ, ЧТО ДНОУГЛУБЛЕНИЕ НЕОБХОДИМО ПРОВОДИТЬ ЗА СЧЕТ САККУМУЛИРОВАННОГО РЕЧНОГО СБОРА С ПЕРЕВОЗОК

Источники  
финансирования  
речного  
дноуглубления



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- 31% респондентов считает, что дноуглубление должно осуществляться за счет дотаций. Такое же количество респондентов (31%) придерживается мнения, что финансирование должно поступать от частных компаний с компенсацией от государства

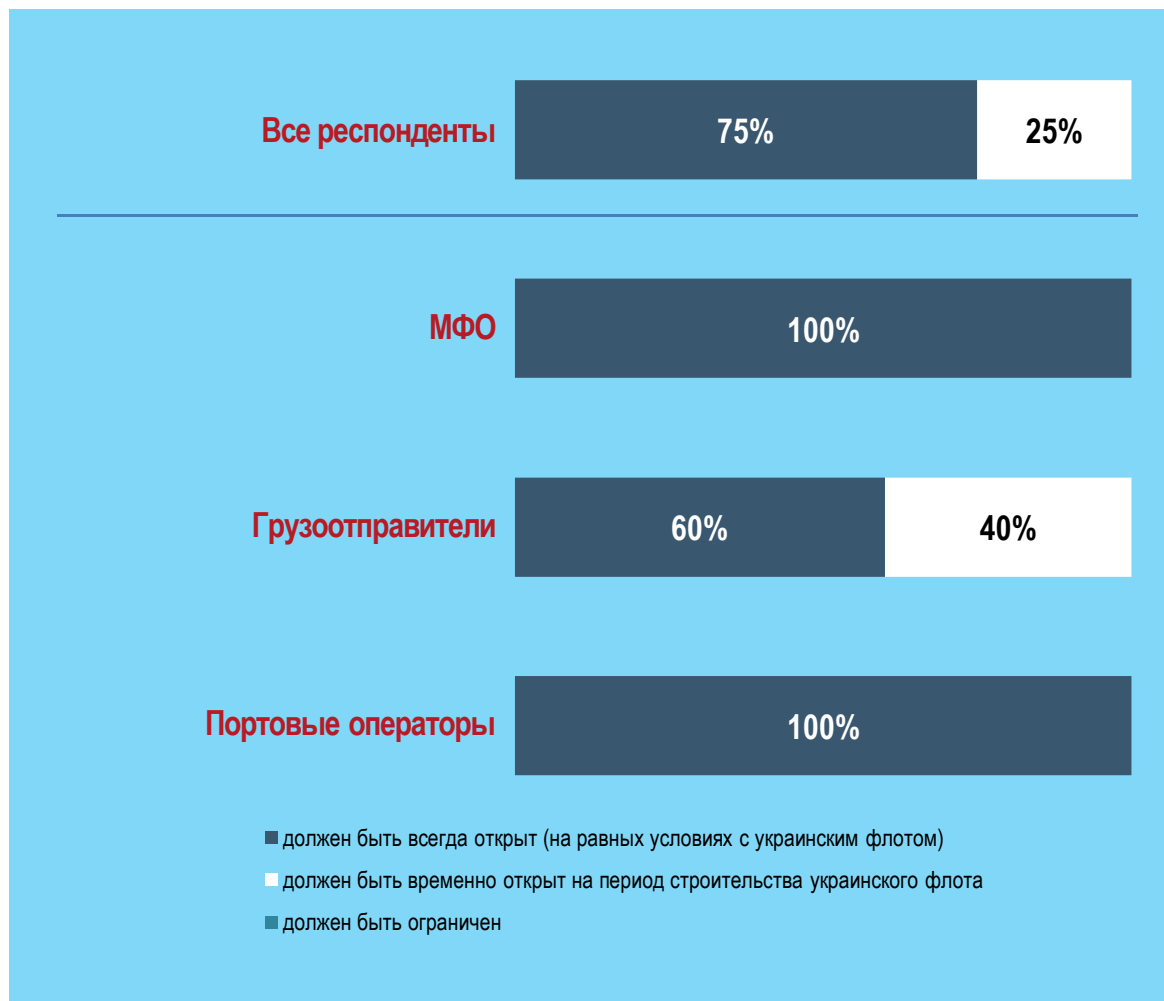
### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Портовые операторы не рассматривают вариант финансирования за счет поступлений речного сбора с перевозок



## 75% РЕСПОНДЕНТОВ – ЗА ПОСТОЯННЫЙ ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП ФЛОТА ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ НА ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ УКРАИНЫ

Доступ флота под иностранным флагом на внутренние водные пути Украины



### ПРОЧИЕ ВЫВОДЫ

- Респонденты сходятся во мнении, что в настоящий момент ограничений по допуску флота быть не должно

### МНЕНИЕ ПО СЕГМЕНТАМ

- Все опрошенные МФО и портовые операторы считают, что доступ должен быть открыт постоянно
- 40% грузоотправителей считают, что доступ должен быть открыт временно, на период строительства национального речного флота



## Центр транспортных стратегий

Киев, 01032  
ул. Назаровская (Ветрова) 11, оф.39  
тел.: +38 (044) 235 84 34  
web: [cfts.org.ua](http://cfts.org.ua)  
e-mail: [info@cfts.org.ua](mailto:info@cfts.org.ua)

## Делойт Туш Томацу Лимитед

Киев, 01033  
ул. Жилианская 48-50А  
тел.: +38 (044) 490 90 00  
web: [Deloitte.ua](http://Deloitte.ua)  
e-mail: [ukraine@deloitte.ua](mailto:ukraine@deloitte.ua)

### Ограничение ответственности

Настоящее сообщение содержит информацию только общего характера. При этом ни компания «Делойт Туш Томацу Лимитед», ни входящие в нее юридические лица, ни их аффилированные лица (далее – сеть «Делойт») не представляют посредством данного сообщения каких-либо консультаций или услуг профессионального характера. Ни одно из юридических лиц, входящих в сеть «Делойт», не несет ответственности за какие-либо убытки, понесенные любым лицом, использующим настоящее сообщение.