



Проект стратегії для сектору інфраструктури (v10.0) 2025-2029 р.



European Bank
for Reconstruction and Development

Рекомендація Президентки

- [Буде додана після етапу публічних консультацій]



Вступ		Виконавче резюме	5
		Стратегія для сектору інфраструктури: комплексний та амбітний підхід	6
		Економічний розвиток шляхом інвестицій у сталу інфраструктуру	7-12
		Обсяг і сектори	13
		Інтеграція та додатковість	14
Розділ 1	Контекст	Поточний контекст: глобальні чинники	16
		Поточний контекст: регіони ЄБРР	17
		Поточний контекст: критична важливість води	18
		Поточний контекст: виклики переходу	19
Розділ 2	Стратегічні напрями	Стратегічний напрям 1: покращення сполучення	21
		Стратегічний напрям 2: розширення дій у сфері клімату та природи	22
		Стратегічний напрям 3: посилення стійкості	23
Розділ 3	Критичні сфери дій	Критична сфера дій 1: Створення більш взаємозв'язаної, безпечної та інтегрованої інфраструктури	25
		Критична сфера дій 2: Розширення доступу до високоякісних і доступних за ціною послуг	26
		Критична сфера дій 3: Сприяння розвитку низьковуглецевих перевезень та опалення	27
		Паризька угода: фактор, що сприяє трансформативному фінансуванню інфраструктури	28
		Застосування вимог Паризької угоди: приклад авіаційного сектору	29
		Критична сфера дій 4: Вивчення потенціалу для природного фінансування в інфраструктурному секторі	30
		Критична сфера дій 5: Розширення і поглиблення кліматичної діяльності у містах	31
		Критична сфера дій 6: Підвищення стійкості інфраструктури і пов'язаних послуг	32
		Критична сфера дій 7: Розвиток людського капіталу та забезпечення повної участі в інфраструктурних секторах	33
Розділ 4	Моніторинг	Моніторинг результатів: теорія змін	35
		Методологія моніторингу	36-38
Додатки		Додаток А: Список аббревіатур	41
		Додаток В: Оцінка результатів попередніх стратегій для транспортного і муніципального секторів за 2019-2023 р.	42-50
		Додаток С: Детальний глобальний контекст	50-52
		Додаток D: Регіональний контекст (Субсахарська Африка та Україна)	53-54
		Додаток E: Діджиталізація у секторах сталої інфраструктури	55
		Додаток F: Співробітництво з іншими багатосторонніми банками розвитку	56
		Додаток G: Зв'язок з Цілями сталого розвитку	57

Будуємо завтрашній день: розвиток сталої та інклюзивної інфраструктури для сполученого, стійкого та низьковуглецевого майбутнього

Стратегія для сектору інфраструктури (CCI) дозволить Європейському банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) забезпечувати:

- створення високоякісної інфраструктури
- інтеграцію інвестицій в транспортному і муніципальному секторах (у тому числі в рамках нашої флагманської програми «Зелені міста»)
- планування і сполучення регіонів, країн та міських зон для досягнення синергії в усіх аспектах інфраструктури, та
- досягнення цілей у сфері кліматичної та інфраструктурної стійкості.

Для цього CCI сприятиме інфраструктурним інвестиціям у державному і приватному секторах. Крім цього, вона забезпечуватиме координацію політик, реформ, підготовки проєктів і консультаційних послуг, а також розвиток людського капіталу та ефективного економічного управління для досягнення цих цілей.

Виконавче резюме



European Bank
for Reconstruction and Development

- Центральною темою цієї ССІ є підтримка економік у регіонах ЄБРР сталими, стійкими, високоякісними та інклюзивними інфраструктурними мережами і пов'язаними послугами, які дозволять цим країнам повністю реалізувати потенціал економічного і соціального розвитку.
- Спираючись на попередні стратегії для сектору муніципальної та екологічної інфраструктури і транспортного сектору, ця єдина комплексна ССІ забезпечує синергію між цими секторами і створює можливості для координованого і гнучкого підходу в роботі з клієнтами. Нова об'єднана стратегія узгоджується з перевіреним інтегрованим підходом до всієї діяльності в сфері інфраструктури, який реалізується Групою сталої інфраструктури (GCI) Банку.
- **ССІ чітко вписується у загальний підхід ЄБРР, який передбачає поєднання інвестицій, політичний діалог і розбудову спроможності з метою досягнення глибокого впливу у Країнах операцій ЄБРР.** Вона також відповідає узятому ЄБРР на себе зобов'язанню узгоджувати свою діяльність з цілями Паризької угоди і Стратегічній та капітальній програмі (СКП) Банку, яка передбачає підтримку переходу до “зеленого”, інклюзивного і цифрового майбутнього в регіонах ЄБРР, а також сприяння ефективному економічному управлінню шляхом сприяння реформам та ширшій участі приватного сектору в процесі здійснення інвестицій.
- На типи і масштаби інфраструктури, необхідної у регіонах ЄБРР, впливає низка глобальних факторів. Ці фактори включають у себе демографічні зміни, урбанізація, кліматичні зміни, які створюють додаткові навантаження і ризики для інфраструктурних активів, потребу в кращій мобільності, сполученні та послугах, а також глобальний інфраструктурний розрив, який неможливо подолати лише інвестиціями у державному секторі. Ці фактори визначають **стратегічні напрямки діяльності Банку: 1) покращення сполучення; 2) розширення діяльності в кліматичній та природоохоронній сферах; та 3) підвищення стійкості.** Досягнення цих цілей вимагає поєднання інвестицій у публічному (у тому числі на субсуверенному рівні) і приватному секторах з дотриманням і просуванням високих екологічних і соціальних стандартів.
- ЄБРР забезпечуватиме критично важливі **рішення для покращення сполучення** в усіх основних видах транспорту, а також розроблятиме **інтегровані рішення** для регіональних підходів до інших секторів, зокрема сектору водопостачання. Банк діятиме у **кліматичній сфері** при створенні сталої інфраструктури, використовуючи потужну донорську підтримку та ноу-хау в таких стратегічних секторах, як е-мобільність, управління водними ресурсами, централізоване опалення та охолодження, а також управління твердими побутовими відходами (у тому числі збір, переробка, використання для енергогенерації [WTE] і рециклінг) і енергоефективність у будівлях. Крім цього, Банк **забезпечуватиме стійкість до кліматичних змін** шляхом врахування відповідних аспектів у проектуванні та плануванні, а також надання рекомендацій у сфері політики. Він також сприятиме стійкості в ширшому сенсі шляхом реалізації “сірих”,

“синіх” і “зелених” інфраструктурних рішень у поєднанні з розвитком людського капіталу. стратегія **передбачає збалансований підхід до субсекторів з ускладненим процесом скорочення викидів** (таких, як авіатранспорт, автодорожний сектор, морські перевезення та централізоване теплопостачання), **який враховує не лише необхідність досягнення поставлених цілей у кліматичній сфері, а й реалії процесу** подолання залежності від викопного палива у коротко- та довгостроковій перспективі. Банк використовуватиме свої **глибокі знання у сфері підготовки проектів** з державними та муніципальними клієнтами (у тому числі в рамках нашої програми “Зелені міста”), консультативні послуги для урядів у контексті розвитку державно-приватного партнерства (ДПП), політичний діалог з метою просування реформ на загальнодержавному рівні та в окремих секторах, а також розбудову спроможності клієнтів, у тому числі в таких сферах, як гендерна рівність і розвиток людського капіталу. ЄБРР також **пропонуватиме повний спектр фінансових інструментів** з урахуванням потреб клієнтів у публічному секторі та для підтримки галузевих реформ і використовуватиме розвинену мережу діяльності в усіх країнах інвестицій, яка забезпечує тісні зв'язки з урядами для досягнення стійких змін.

- Для досягнення поставлених цілей використовуватимуться наступні **фінансові інструменти**:
 - **суверенні і субсуверенні структури**
 - **пряме фінансування приватного сектору** там, де це буде можливим і виправданим
 - **боргове та акціонерне фінансування** (у тому числі рефінансування і фінансування придбання компаній)
 - **гарантії та змішане фінансування** для забезпечення доступності та прискорення декарбонізації в секторах з ускладненим скороченням викидів – у поєднанні з широким використанням політичного діалогу і технічної допомоги

ЄБРР **реагуватиме на потреби в фінансуванні у приватному секторі**, пропонуючи корпоративне та проектне фінансування, а також проекти ДПП. Він також братиме участь в якості значного інвестора з високою часткою оперативно доступного капіталу в ринкових транзакціях з чітко вираженою фінансовою і нефінансовою додатковістю.

- Також ЄБРР сприятиме забезпеченню кращої **координації та взаємодоповнюваності діяльності партнерів у сфері розвитку для досягнення поставлених цілей у зазначених стратегічних напрямках.**
- ССІ забезпечує ЄБРР платформу для підтримки широкого спектру економік, в яких працює Банк, створюючи передумови для подолання у цих країнах вищезазначених основних викликів протягом 2025-2029 років.

Стратегія для сектору інфраструктури: комплексний та амбітний підхід

Мета

Банк сприятиме забезпеченню ефективної, безпечної, надійної та сталої інфраструктури шляхом переходу до ринково-орієнтованих, стійких та інклюзивних інфраструктурних систем, орієнтованих на «зелений» розвиток економік.

Три стратегічні напрями:
зосередженість на сталій інфраструктурі для покращення сполучення, кліматичні заходи та стійкість у регіонах ЄБРР

Реалізація широкого спектру структур фінансування шляхом просування комерціалізованих підходів у державному секторі з одночасною мобілізацією приватного сектору у співпраці з іншими багатосторонніми банками розвитку і зовнішніми партнерами у сфері реформ, а також шляхом здійснення інвестицій для досягнення системного впливу

1

Покращення сполучення

1. Створення більш сполученої, безпечної та інтегрованої інфраструктури
2. Розширення доступу до високоякісних, доступних та інклюзивних послуг

2

Покращення у кліматичній та природоохоронній сферах

3. Сприяння розвитку низьковуглецевих транспортних, опалювальних і водопостачальних систем
4. Розширення та поглиблення кліматичних заходів у містах
5. Дослідження потенціалу для природного фінансування в інфраструктурному секторі

3

Підвищення стійкості

6. Підвищення стійкості інфраструктури і пов'язаних послуг; сприяння ефективному економічному управлінню
7. Розвиток людського капіталу та сприяння повноцінній участі в інфраструктурних секторах

Узгодженість з глобальними підходами, ініціативами і політиками Банку, стратегіями для інших секторів і специфікою діяльності в окремих країнах

Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: глобальний рівень (1/6)

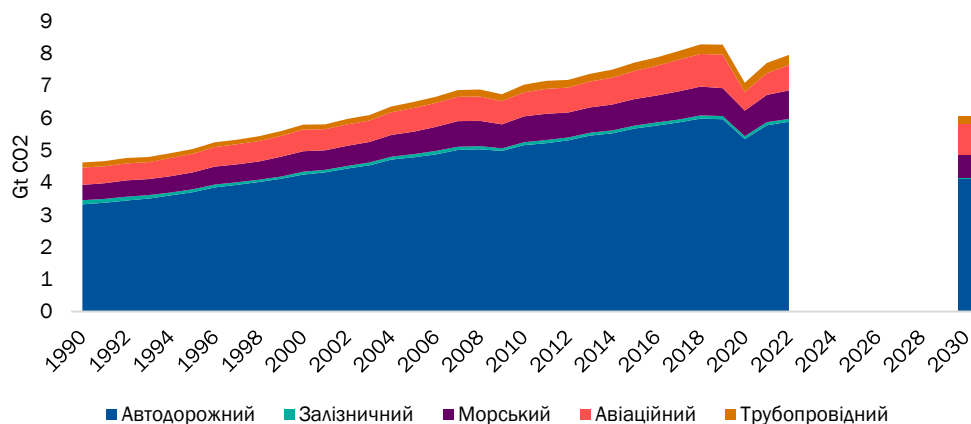


European Bank
for Reconstruction and Development

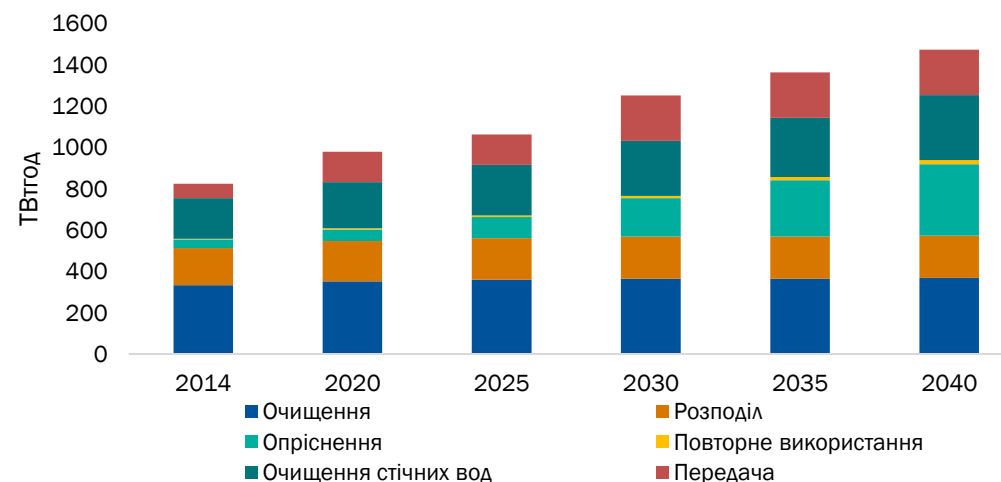
Глобальний інфраструктурний розрив не дозволяє країнам повністю реалізувати їхній потенціал розвитку. Хоча цей розрив зменшується у регіонах ЄБРР, вони досі потребують низьковуглецевих, стійких та інтегрованих інвестицій.

- Згідно з оцінками глобальний сукупний (автодорожний, залізничний, портовий, авіаційний та водний сектори) інвестиційний розрив сягне \$8,3 трлн (близько €7,5 трлн) до 2040 р.¹
- Для реалізації сценарію «net zero» 2030 р.:
 - Викиди у транспортному секторі в еквіваленті діоксиду вуглеця (CO₂e), які зросли на 70% з 1990 р., мають зменшуватися на 7% щорічно з 2030 по 2050 р.²
 - Очікується, що в основному через прогнозовані потреби в опрісненні загальне споживання електроенергії в секторі водопостачання зросте на 40% до 2040 р. з поточних рівнів.

Світовий обсяг викидів CO₂ від транспорту за підсекторами у сценарії Net Zero, 2000-2030 р.
3



Річний світовий обсяг споживання енергії у секторі водопостачання/водовідведення за технологічними процесами³



¹ Global Infrastructure Hub (GI Hub), 2018. *Global Infrastructure Outlook*, Sydney. <https://outlook.gihub.org/>.

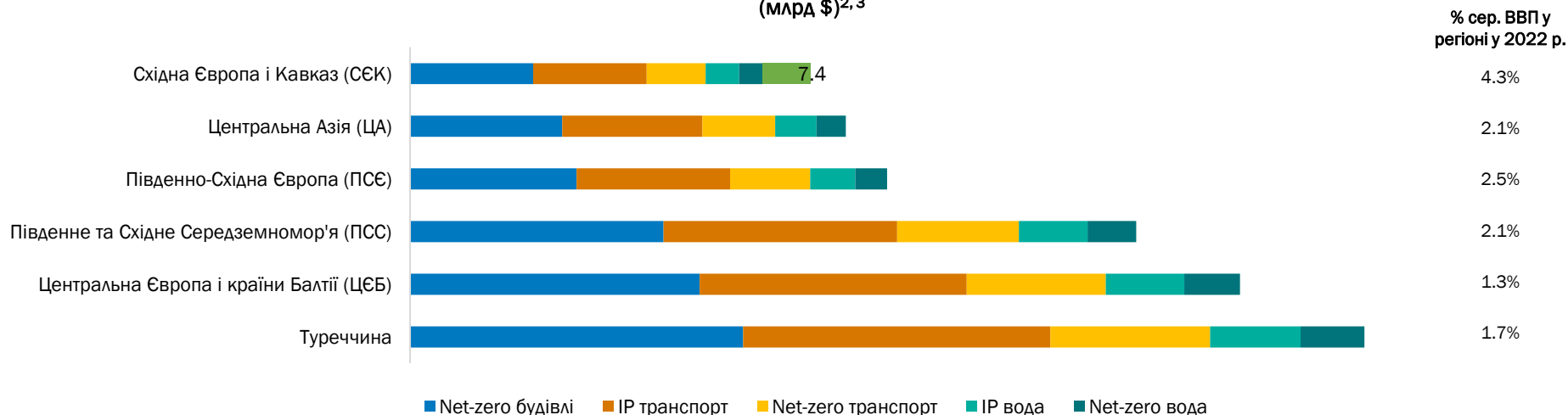
² International Energy Agency (IEA), 2023. *Greenhouse Gas Emissions from Energy*, Paris. <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/greenhouse-gas-emissions-from-energy>. [3] IEA, 2020. *Introduction to the water-energy nexus*, Paris. <https://www.iea.org/articles/introduction-to-the-water-energy-nexus>.

Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: регіони ЄБРР (2/6)

Річні інвестиції в інфраструктуру у регіонах ЄБРР вимагають кардинальних змін в обсязі та якості

- У 2019-2023 р. ЄБРР виділив €10,5 млрд на 318 інфраструктурних (муніципальний і транспортний сектори) проєктів, у тому числі 218 муніципальних проєктів (69% від загальної кількості) та 74 проєкти у рамках програми ЄБРР «Зелені міста», забезпечивши скорочення річного обсягу викидів у CO₂-еквіваленті приблизно на 4,6 млн т.
- Незважаючи на певний прогрес, деякі регіони ЄБРР усе ще потерпають від низькоякісної інфраструктури. Подолання цього виклику вимагатиме більшої електрифікації різних інфраструктурних послуг, інтеграції відновлюваної енергетики у діяльність муніципальних компаній, соціальної інфраструктури і транспорту, а також збільшення використання альтернативних видів палива з низькими викидами (особливо у морському та авіаційному секторах) з одночасною реалізацією комплексних підтримуючих заходів у сфері політики. Для цього необхідно збільшувати інвестиції у публічному і приватному секторах, а також кількість проєктів ДПП.
- У 2026-2030 р. регіони ЄБРР потребуватимуть значного обсягу річних інвестицій в інфраструктуру на рівні 1,7-4,3% валового внутрішнього продукту (ВВП).

Оцінка сукупних річних інвестиційних розривів та інвестиційних потреб для виходу на net-zero в регіонах ЄБРР у 2026-2030 р.
(млрд \$)^{2,3}



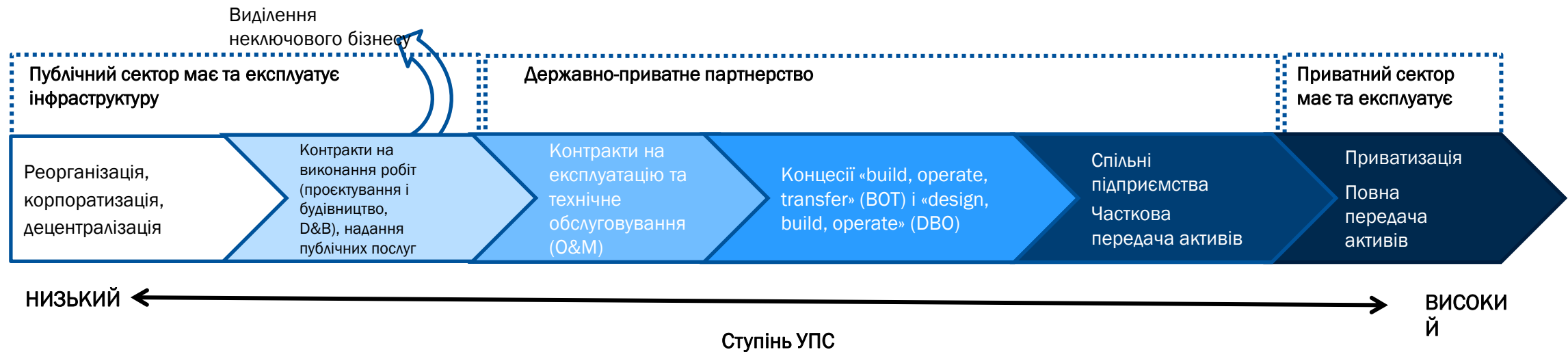
ПРИМІТКА 1: Інвестиційний розрив – це різниця між потребами в інвестиціях (тобто необхідним обсягом витрат на інфраструктуру з урахуванням прогнозованих економічних і демографічних змін) та тим обсягом інвестицій, який можна очікувати, виходячи з поточних трендів. Інвестиційні потреби “net-zero” визначаються як обсяг капітальних інвестицій, необхідний для створення економіки “net-zero”.

ПРИМІТКА 2: Дані про інвестиційний розрив у секторі будівель відсутні

Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: подолання розриву фінансування шляхом комерціалізованих інвестицій у публічний сектор (3/6)

ЄБРР продовжить сприяти реалізації комерціалізованих інвестиційних проєктів з ефективним управлінням у публічному секторі згідно з визначеною метою сприяння ефективному економічному управлінню, покращенню якості та надійності послуг і створенню основи для глибшої участі приватного сектору (УПС)

- На проєкти у публічному секторі припадає 80% інфраструктурних інвестицій ЄБРР, які послідовно реалізуються з досягненням високого впливу (див. Додаток В).
- Створення добре функціонуючих підприємств у публічному секторі, у тому числі шляхом підтримки регуляторних і законодавчих (зокрема, антикорупційної) реформ, сприятиме покращенню якості послуг та операційної ефективності, а також створенню стабільних умов, які з часом дозволять збільшити участь приватного сектору після виходу на певний рівень комерціалізації.
- Банк у середньому інвестує в 50-60 державних (у тому числі муніципальних чи комунальних) підприємств (ДП) на рік. Поєднання інвестицій та підтримки реформ є потужним інструментом для забезпечення переходу до більш конкурентоспроможної економіки з більш ефективним управлінням. ЄБРР досягає системного впливу, працюючи з клієнтами у публічному секторі та ДП у рамках Програми допомоги в реформуванні та трансформації управління ДП (SMART).^{*} Прогрес від лівої (повна участь публічного сектору) до правої (повна приватизація) частини діаграми, що представлена нижче, є можливим лише шляхом підтримки таких реформ.



^{*} У програмі SMART ЄБРР спирається на свій досвід роботи з ДП і використовує інвестиції у публічному секторі для прискорення запуску і реалізації програмної участі з метою підтримки загальнодержавних і галузевих реформ, а також забезпечення ефективного управління та покращення операційної діяльності ДП. Ця участь відбувається на трьох рівнях: 1) реформування управління ДП на загальнодержавному рівні; 2) галузеві реформи, у тому числі покращення регулювання та розбудова спроможності; та 3) реформи на рівні окремих підприємств – програми корпоративного розвитку і плани дій з корпоративного управління.

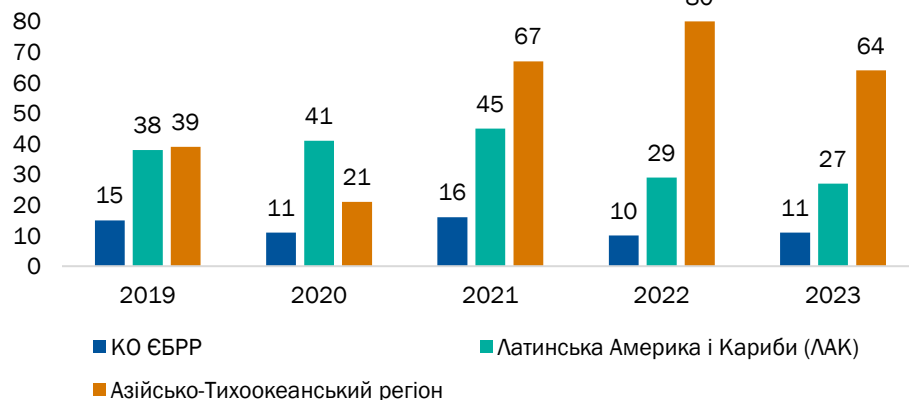
Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: подолання розриву фінансування шляхом мобілізації приватного сектору (4/6)

Подолання справді значного інвестиційного розриву в інфраструктурному секторі вимагає ширшої участі приватного сектору там, де це забезпечує більшу віддачу від витрачених коштів

Обсяг інвестицій у рамках ДПП, 2019-2023 р.¹



Кількість інвестицій ДПП, 2019-2023 р.¹



- **Важливість приватного сектору:** приватний капітал є надзвичайно важливим для задоволення величезної річної потреби в інвестиціях, яка перевищує \$50 млрд (близько €45 млрд або 2,4% сукупного регіонального ВВП) у країнах ЄБРР.
- **Підтримка приватного сектору:** критично важливо забезпечувати стаке фінансування приватного сектору. Протягом 2019-2023 р. ЄБРР надав клієнтам у приватному секторі фінансування на загальну суму €2,1 млрд.*
- **Публічно-приватне партнерство:** ППП є важливою стратегічною можливістю, яка поки що у країнах ЄБРР використовується менш активно у порівнянні з іншими регіонами світу. Разом з цим, ППП підходить не для всіх типів проєктів і має використовуватися лише там, де воно забезпечить більшу ефективність витрачання коштів порівняно з традиційними публічними закупівлями.
- **Інновації приватного сектору:** приватний сектор використовує досягнення у сфері технологій та ефективності, які покращують функціональність і сталість інфраструктури, зокрема завдяки цифровізації.

Прискорення залучення приватного сектору

Сфери підтримки, яку ЄБРР надає у контексті ППП:

- **Загальнодержавні реформи** і розбудова спроможності для належної пріоритизації інвестицій; **консультаційна підтримка на етапі підготовки проєктів/ППП і фінансування приватного сектору** в координації з іншими ББР.
- **Консультаційна підтримка** урядів у регіонах ЄБРР з метою покращення вибору потенційних проєктів, забезпечення їхньої придатності для банківського фінансування, дотримання високих стандартів та розвитку інституційної спроможності. З 2016 р. ЄБРР надав консультаційні послуги в контексті близько 30 проєктів ППП сукупною проєктною вартістю (СПВ) близько €6 млрд.
- **Планування ризиків для створення переліку перспективних збалансованих, ринкових, придатних для банківського фінансування та надійних контрактів ППП.**
- **Зрозуміла і прозора законодавча і нормативно-правова база.**
- **Міжнародні тендери, які передбачають використання інноваційних і низьковуглецевих рішень згідно з Паризькою угодою.**
- **Розвиток місцевих ринків капіталу та використання фінансування у місцевій валюті там, де його вартість є доступною.**
- Використання послуг з експлуатації та технічного обслуговування (О&М), які надаються приватним сектором за **контрактами з оплатою за результат.**
- Сприяння **рециклінгу активів:** партнерство між публічним і приватним секторами з метою управління, технічного обслуговування та експлуатації певного активу протягом певного часу.

* Див. більш детальну інформацію у Додатку В (II).

[1] Infralogic (2024). Inframation, New York. <https://infralogic.inframationnews.com/>.



Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: підхід до вуглецемісткої інфраструктури (5/6)

Підтримка відходу від вуглецемісткої інфраструктури

- Надання інфраструктурних послуг – важливий фактор розвитку.
- ЄБРР допомагає у відході від високовуглецевої інфраструктури; це вимагає більш активної участі та інвестицій у проблемних секторах (а не зменшення участі та виходу з інвестицій).
- Надання інфраструктурних послуг може бути більш вуглецемістким у таких секторах, як дальні автомобільні перевезення, авіація, морські перевезення та опалення, оскільки у них традиційно використовуються викопні види палива. Інші процеси – такі як охолодження та опріснення морської води – є просто енергомісткими.
- Стратегія передбачає застосування до будь-якої діяльності у сфері високовуглецевої інфраструктури наявних у Банку методологій забезпечення відповідності Паризькій угоді, Екологічної та соціальної політики (ЕСП), підходу до управління кліматичними фінансовими ризиками і підходу до використання викопних видів палива, визначеного в Стратегії для енергетичного сектору (СЕС), з урахуванням залежності інфраструктурного сектору від декарбонізації інших секторів і пов'язаної з цим невизначеності.
- Банк продовжить підтримувати клієнтів у перевиконанні мінімальних вимог згідно з підходом Банку “Перехід до “зеленої” економіки” (GET) 2.1 з метою прискорення відходу від високовуглецевої інфраструктури.

Приклади того, як ЄБРР може сприяти відходу від вуглецемісткої інфраструктури:

Дороги 	- Інфраструктура для електромобілів і транспортних засобів на альтернативному пальному (згідно з Регламентом щодо інфраструктури для альтернативних видів пального), встановлення зарядних станцій для електромобілів на АЗС та зміни у фізичній мережі доріг з метою полегшення автоматизованого керування - Використання низьковуглецевих дорожніх покриттів, рециклінг асфальту, вторинне використання відходів у будівництві доріг	Опріснення 	- Заходи управління попитом (наприклад, водо- та енергозбереження) - Зменшення енергомісткості, впровадження систем на альтернативній енергії, впровадження рішень з енергоефективності/рекуперації та енергоменеджмент; інтеграція відновлюваних джерел у проекти опріснення
Порти і морські перевезення 	- Декарбонізація причальних і наземних операцій шляхом електрифікації портового обладнання і використання низьковуглецевого пального - Підтримка портових проєктів, які забезпечують міжмодальний перехід зі скороченням викидів парникових газів (ПГ) - Підтримка впровадження рішень енергопостачання “shore-to-ship” - Підтримка оновлення та модернізації флоту відповідно до стратегій Міжнародної морської організації (IMO) та Європейського Союзу	ЦЕ 	- Реалізація заходів управління попитом - Модернізація мережевої інфраструктури - Низько- або безвуглецеві форми просторового опалення/охолодження, такі як великі електричні теплові насоси, централізовані сонячні теплові та геотермальні системи, технологія “power-to-heat”, використання сталої біомаси чи біогазу, а також генерація тепла з ТПВ
Авіація 	- Покращення енергоефективності терміналів (стандарт “зелених” будівель) та допоміжної інфраструктури аеропортів - Підтримка розробки декарбонізаційних стратегій “net-zero” для аеропортів та авіакомпаній - Підтримка розвитку нової галузі виробництва екологічного авіаційного пального (SAF) та його використання авіакомпаніями - Підтримка ініціатив з просування авіаційних технологій “zero-tailpipe”		



Підтримується діяльність з **інклюзивності** та **цифровізації** як фактором, що прискорює декарбонізацію (наприклад, навчальні програми для розвитку необхідних технічних навичок)





Економічний розвиток завдяки інвестиціям у сталу інфраструктуру: потреба у стандартах високоякісної інфраструктури (6/6)

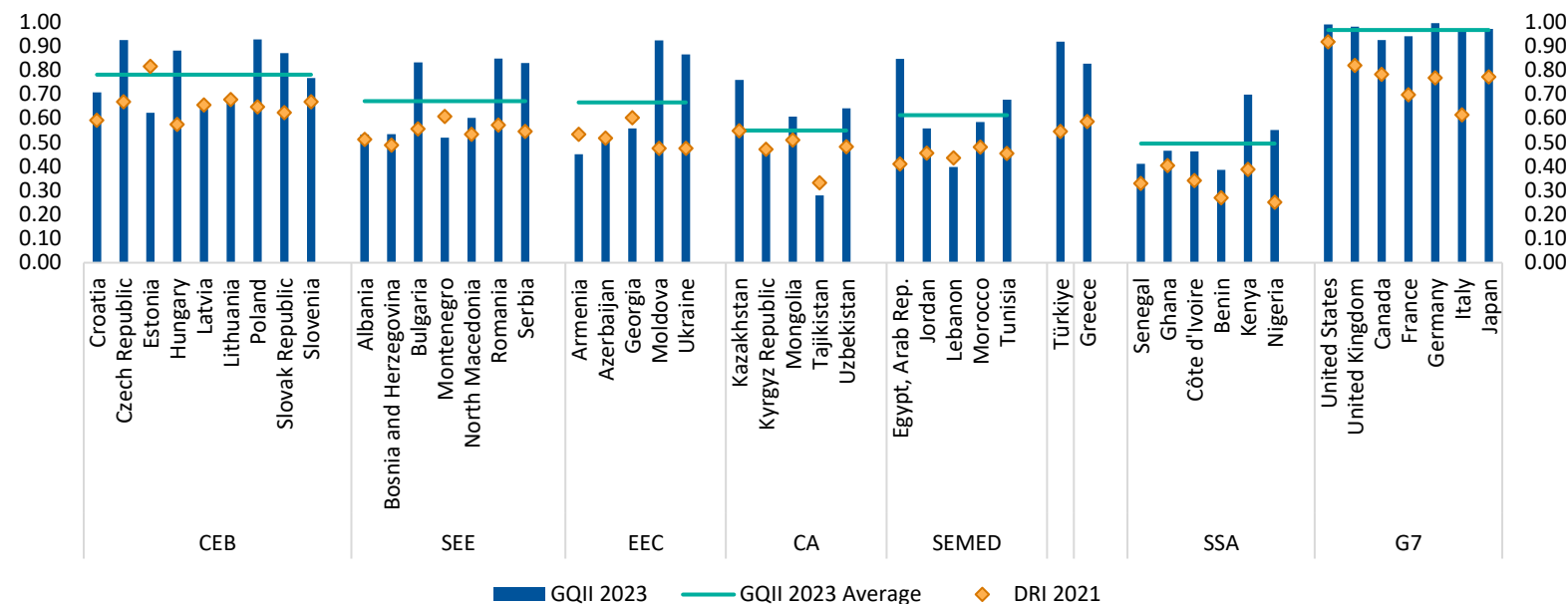
Є багато різних підходів, рекомендацій, принципів і програм для сприяння розвитку сталої інфраструктури...

- Інфраструктура вважається сталою, якщо вона забезпечує соціальні, економічні та екологічні вигоди протягом усього життєвого циклу (тобто від етапу планування/підготовки до будівництва та введення в експлуатацію, експлуатації, технічного обслуговування та зняття з експлуатації).
- Створення високоякісної інфраструктури, передбачене Принципами інвестицій у якісну інфраструктуру “Групи двадцяти” (G20 QII), Партнерством з глобальної інфраструктури та інвестицій “Групи семи” (G7 PGII) та ініціативою “Global Gateway” ЄС, передбачає акцент на якості інфраструктурних інвестицій, потребу в заповненні інвестиційного дефіциту для сприяння розвитку, створенню робочих місць і підвищенню продуктивності, а також мобілізацію різноманітних фінансових інструментів та інвесторів.
- Проектні команди, держслужбовці, ББР/ФОР, комерційні джерела фінансування та інвестори можуть обирати відповідні стандарти сталої інфраструктури за допомогою таких ініціатив, як платформа SOURCE [1].
- Серед інших інструментів для стандартизації сертифікації сталих інфраструктурних інвестицій та залучення приватного сектору можна згадати такі маркування та сертифікаційні органи, як FAST-Infra Sustainable Infrastructure® Label [3] та Blue-Dot Network за підтримки OECD [4]



...і Банк продовжить використовувати свій статус провідного ББР для просування високих міжнародних стандартів в усіх аспектах нашої діяльності у сфері підтримки реформ, підготовки проєктів та фінансування

Світовий індекс якісної інфраструктури (GQII) [5] є рейтингом країн за рівнем їхнього розвитку по шкалі якісної інфраструктури, який оцінюється в залежності від прийняття стандартів та акредитації. Країни “Великої Сімки”, середній рейтинг яких становить 0,97, знаходяться на цій шкалі вище усіх субрегіонів ЄБРР і значно вище Центральної Азії та Субсахарської Африки. Для більшості регіонів спостерігається тісна кореляція між індексом GQII та Індексом цифрової готовності Cisco (DRI) [6]. Створення якісної інфраструктури передбачає не лише високі стандарти послідовності, безпеки, ефективності та екологічної сталості на етапах проєктування, будівництва та експлуатації, а й застосування передових підходів до оцінки витрат протягом життєвого циклу, безпеки постачання, забезпечення чесної конкуренції на етапі закупівель, захист прав працівників, кібербезпеку тощо.



[1] SOURCE - Source (sif-source.org) [3] FAST-Infra Sustainable Infrastructure® Label - CPI (climatepolicyinitiative.org)

[4] Blue Dot Network (bluedot-network.org) [5] Global Quality Infrastructure Index (GQII) Program. <https://gqii.org/gqii-2023/> [6] Cisco Digital Readiness Index 2021. https://www.cisco.com/c/m/en_us/about/corporate-social-responsibility/research-resources/digital-readiness-index.html#/



Загальний обсяг ССІ та охоплення окремих секторів

Спільні аспекти



Електрифікація та декарбонізація (наприклад, RCLF)



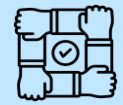
Модернізація та оновлення активів



«Зелена» інфраструктура



Цифрові рішення



Гендерні аспекти і людський капітал



Публічні та приватні інвестиції



Використання відходів, у тому числі для генерації енергії (WTE)

Вода



- Збір (у тому числі опріснення), зберігання та розподіл
- Збір та очищення стічних вод
- Дренаж дощової води
- Іригаційна інфраструктура
- Управління водними ресурсами
- «Блакитна» інфраструктура

Автошляхи



- Місцеві, регіональні та державні дороги (у тому числі автомагістралі)
- Автодорожні мости і тунелі
- Електричні зарядні станції
- Пункти оплати

Міський транспорт



- Міські дороги та вулиці
- Парк та інфраструктура громадського транспорту (метро, трамваї, автобусний швидкий транзит, автобуси, тролейбуси, станції та термінали)
- Е-мобільність
- Спільна мобільність
- Управління рухом/паркування/освітлення

Залізниця



- Рухомий склад
- Колії та інфраструктура
- Сигнальне обладнання
- Станції

Будівлі



- Енергоефективність у житлових, адміністративних, господарських та інших будівлях
- Соціальна інфраструктура (наприклад, доступне житло, освіта та медичні послуги)
- Управління об'єктами

Порти і морський транспорт



- Порти і сухі порти
- Внутрішні водні шляхи
- Верфі
- Комерційний флот

ТПВ та екологія



- Збір, сепарація, рециклінг, переробка та утилізація:
- ТПВ
- Промислових і комерційних відходів
- Специфічних відходів, таких як відходи будівництва і знесення, небезпечні та електричні відходи, а також пластик

Авіація



- Аеропорти і вертіпорти
- Повітряна навігація
- Авіакомпанії та повітряні судна, у тому числі дрони
- Спеціалізовані потужності з виробництва SAF

ЦЕ



- Централізовані системи опалення та охолодження
- Зберігання теплової енергії
- Зв'язок з іншими секторами і технологіями

Логістика



- Логістичні та міжмодальні платформи/хаби
- Флоти і парки (у тому числі дрони)
- Мультимодальні хаби
- Поштові послуги
- Пункти перетину кордону і пов'язана інфраструктура

Інтеграція та додатковість [інформація для Ради директорів]

PUBLIC

Комплексна ССІ охоплює діяльність в муніципальному і транспортному секторах, що дозволяє забезпечити :

- синергію між інвестиціями у транспортні та муніципальні проекти для збільшення впливу цих проєктів, зокрема покращення сполучень “останньої милі” з міськими зонами в інвестиціях в автодорожньому/залізничному/логістичному секторах; зв’язок між проєктами “м’якої” мобільності, е-мобільності та громадського транспорту з виходом за межі міських зон у регіональні/загальнодержавні мережі; а також застосування системного мислення до управління водними ресурсами і ТПВ.
- застосування перевіреного комплексного підходу ЄБРР до муніципального і транспортного секторів, який Група сталої інфраструктури Банку реалізує на практиці з 2019 р.
- охоплення діяльності Банку у 2024-2028 р. в усіх країнах ЄБРР

У ССІ враховані зобов’язання і цілі ЄБРР згідно з іншими стратегіями, підходами і політиками, а також критично важлива роль ЄБРР у системі ББР, зокрема:

- Узятє Банком на себе зобов’язання узгоджувати всю свою діяльність з цілями Паризької угоди починаючи з 2023 р., що визначає орієнтованість ССІ на низьковуглецеві та “net-zero” інвестиції¹
- СКП, яка визначає орієнтованість ССІ на глобальні теми “зеленості”, гендеру, інклюзивності та ефективного економічного управління з одночасною підтримкою цифрового переходу та мобілізації приватного сектору

Взаємозв’язок зі стратегіями діяльності в окремих країнах завдяки визначенню шляхів, якими ССІ та Банк забезпечуватимуть впливи на процес переходу та подолання галузевих викликів .	Тематичні стратегії, підходи та програми , такі як ПЗЕ, Стратегія сприяння гендерній рівності, Стратегія рівних можливостей та Цифровий підхід	Релевантність інших галузевих стратегій , у тому числі для енергетики (інтеграція “зеленої” енергетики в інфраструктурні послуги, гірничовидобувної промисловості (ланцюжок поставок), сектору технологій, медіа і телекомунікацій (цифровізація), агробізнесу (іригаційна інфраструктура та управління водними ресурсами), нерухомості та туризму (містобудування) та фінансових установ (місцеві ринки капіталу/кредитування у місцевій валюті)	Узгодженість з іншими ключовими політиками ЄБРР , у тому числі ЕСП, Принципами і правилами закупівель, а також Політикою доступу до інформації
--	---	--	---

Ключові регіональні/міжнародні стратегії декарбонізації, такі як Стратегія скорочення викидів ПГ від наземного транспорту Європейської економічної комісії ООН (UNECE)

Стратегії інших ББР для муніципального і транспортного секторів , у тому числі вивчені уроки, використання узгоджених правил закупівель один одного, спільне консультування з ППП, пріоритизація донорської підтримки та співфінансування	Програма еволюції ББР , у рамках якої ЄБРР намагається: • Збільшувати спроможність для фінансування; • Розширювати спільну кліматичну діяльність; • Покращувати співробітництво на рівні країн; • Посилювати співфінансування; та • Створювати умови для УПС.	Внесок в операціоналізацію Принципів якісної інфраструктури “Групи Двадцяти”, Партнерства з глобальної інфраструктури та інвестицій “Групи Семи” (PGII) та ініціативи ЄС “Global Gateway” , метою яких є створення добре підготованих проєктів відповідно до високих стандартів .
--	--	--

[1] Див. «Підхід до вуглецемісткої інфраструктури». Розділ 3.



Розділ 1: Контекст



Поточний контекст: глобальні чинники

На рівень розвитку сталої інфраструктури та, зрештою, рівень економічного процвітання впливають певні глобальні чинники



Кліматичні зміни

Враховуючи безпрецедентні викиди внаслідок індустріалізації на основі викопних видів палива і незважаючи на загальносвітові зусилля зменшити впливи кліматичних змін, у багатьох країнах ЄБРР очікуються наступні негативні явища: (1) **підвищення рівня моря та ерозія прибережних зон**, що вплине на прибережні громади, порти, транспортне сполучення і торгівлю; (2) **екстремальні погодні явища**, у тому числі більш часті та інтенсивні дощі з повеннями, які вимагатимуть пристосування, залишення та/або переміщення існуючої інфраструктури; та (3) **екстремальні температури**, які впливатимуть на стан інфраструктури та комфорт людей у будівлях і під час посух.



Зміни та зростання населення

У міру зростання чисельності населення зростатиме попит на транспортні та муніципальні послуги, а отже необхідно буде: (1) **забезпечувати базові громадські потреби** у критично важливих послугах (таких як водопостачання, каналізація, управління ТПВ, опалення та/або охолодження житлових, комерційних і промислових будівель); (2) **забезпечувати підвищену та ефективну мобільність** для праці або дозвілля; (3) **підтримувати економічний розвиток** через торгівлю; (4) **реагувати на демографічні зміни** та соціальні очікування, враховуючи при цьому необхідність у забезпеченні **гнучкості та інклюзивності** послуг; та (5) **вирішувати проблему невідповідності навичок і дефіциту людського капіталу**.



Урбанізація

До 2050 р. у містах проживатимуть майже 7 з 10 людей, тобто на 50% більше, ніж у 2020 р. Міські центри є хабами соціально-економічної динаміки, але водночас на них припадає 80% загальносвітового обсягу викидів. **Забезпечення сталого розвитку міст** вимагає холистичного підходу, який повинен включати у себе впровадження сталих та інклюзивних інфраструктурних рішень, а також ефективне управління, комплексне міське/соціальне планування і розумний фінансовий менеджмент. **Продумані та своєчасні інвестиції** у транспортну та муніципальну інфраструктуру разом з реформами будуть критично важливими для реалізації усіх соціальних, економічних та екологічних переваг урбанізації.



Мобільність

Вища мобільність є каталізатором соціального та економічного розвитку, оскільки уможливорює вільний рух людей, товарів та ідей як всередині країн, так і між ними. Існує висока кореляція між економічним розвитком і потребою в мобільності (тобто кількістю подорожей на душу населення), а отже обсягом необхідних інвестицій у транспорт. **Хоча торгівля є потужним драйвером економічного розвитку, її розвиток може обмежуватися недостатньо розвинутою інфраструктурою та логістикою**. Для забезпечення вигід від розвитку та рівних можливостей необхідно приділяти належну увагу **інклюзивності, сполученості та розвитку людського капіталу** при здійсненні інвестицій та прийнятті політичних рішень.



Інфраструктурний розрив

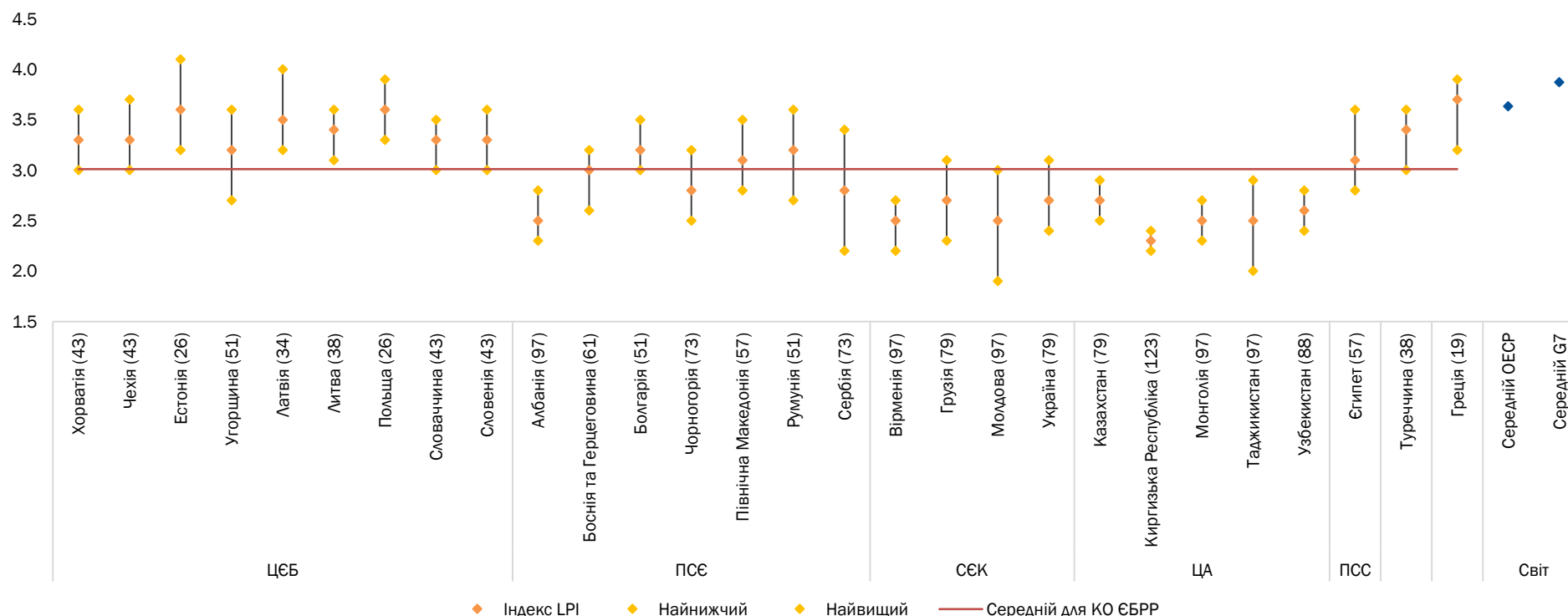
Наразі існує **велика незадоволена потреба в інфраструктурних інвестиціях у загальносвітовому масштабі** (понад \$3 трлн на рік за оцінкою G20 GI Hub) для підняття країн до рівня інфраструктурного розвитку, який буде достатнім для повноцінного економічного та соціального розвитку. **Відповідні великі потреби, зокрема, існують у країнах ЄБРР**. Ці потреби вже є добре визначеними, а отже є очевидним, що публічний сектор не зможе задовольнити їх самостійно. Також у публічному секторі необхідно буде збільшувати децентралізацію для реагування на ці величезні розриви. Враховуючи це, **регіони ЄБРР потребують кардинальних змін в інфраструктурних інвестиціях публічного і приватного сектору**.



Поточний контекст: регіони ЄБРР

Регіони ЄБРР потребують значних публічних і приватних інвестицій та галузевих реформ для підвищення конкурентоспроможності

Індекс ефективності логістики (LPI), 2023 р.¹



- Розвиток логістики відображає рівень економічної конкурентоспроможності з охопленням усіх видів транспорту; у країнах ЄБРР спостерігається значний розрив, який негативно впливає на торгівлю.
- Країни ЦЕБ досягли значного прогресу після вступу до ЄС, але у країн СЕК і ЦА залишається значний потенціал для покращення.

Примітка: 1. Індекс LPI розраховується як середнє для шести сфер: митниця, інфраструктура, міжнародні перевезення, логістична компетентність, трекінг і своєчасність. Найвищий і найнижчий показники для кожної країни узяті з однієї з цих шести сфер.

2. Дані для Азербайджану, Йорданії, Косово, Лівану, Марокко, Тунісу, Туркменістану та Західного берегу річки Йордан і сектору Газа відсутні.

¹ World Bank (2023). *Logistics Performance Index 2023*, Washington, DC. <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

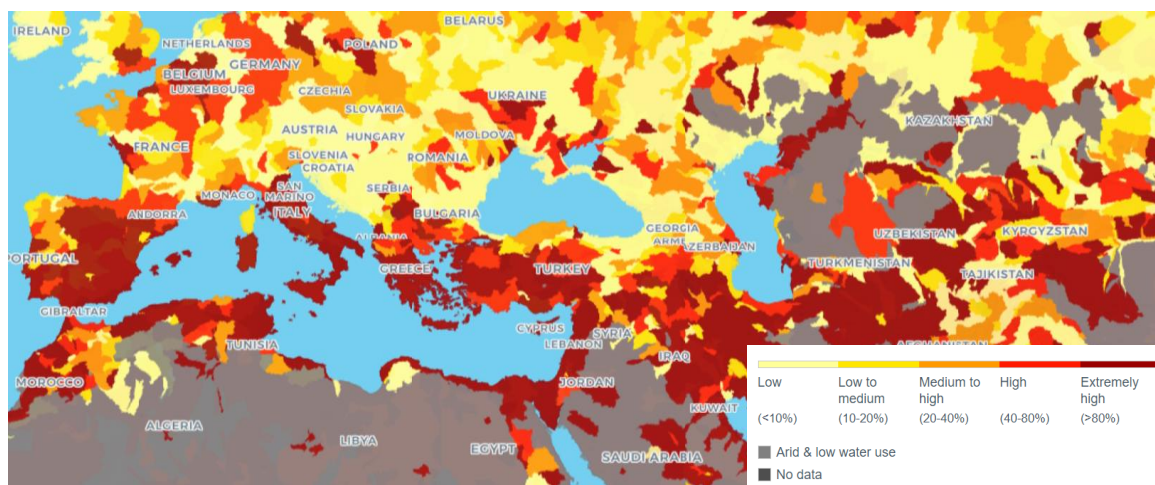
² CDRI (2023). *Global Infrastructure Resilience: Capturing the resilience dividend – A Biennial Report from the Coalition for Disaster Resilient Infrastructure*, New Delhi.

Поточний контекст: критична важливість води

Вода є критично важливим ресурсом, дефіцит якого зростає у багатьох країнах регіонів ЄБРР, що вимагає кращого загального управління, захисту та виробництва

- **Нестача води** – значна проблема у багатьох країнах операцій ЄБРР, особливо у регіонах ПСС і ЦА.

Світова нестача води¹

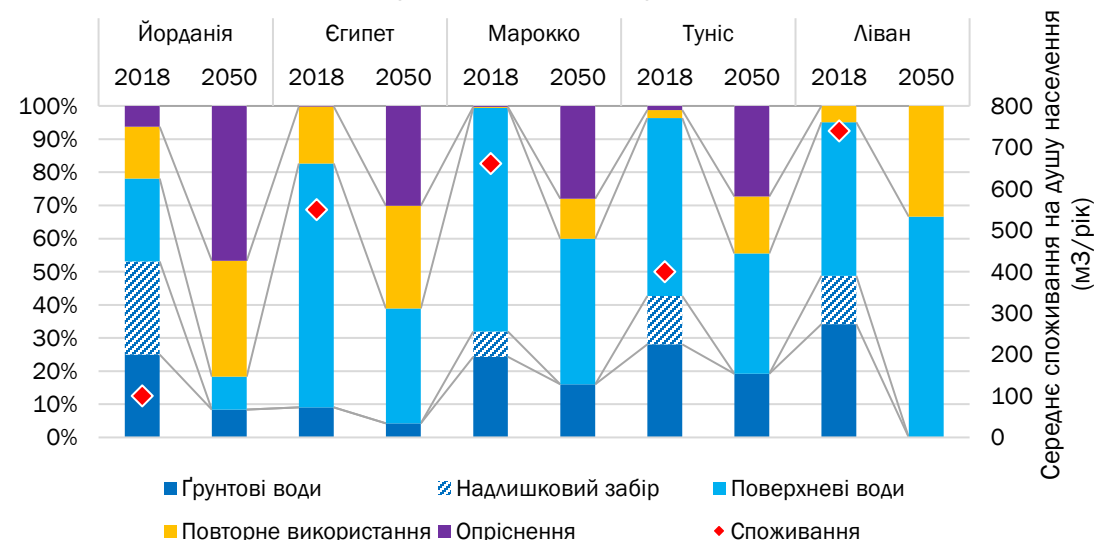


- У багатьох регіонах ЄБРР часто спостерігаються високі фізичні (мережеві) та комерційні втрати; рівень необоротної води може перевищувати 80% від загального обсягу водопостачання.
- Необхідно застосовувати **стратегії управління попитом** для сприяння збереженню та ефективному використанню води, зокрема шляхом зменшення втрат, обліку, ціноутворення, встановлення водозберігаючого обладнання та збору дощової води.

(Примітка: Банк розробляє підхід для врахування повної вартості води для різних використань шляхом застосування оновленої методології розрахунку «тіньової» ціни, яка передбачає комплексну оцінку соціально-економічної та екологічної цінності води та кращі стимули для правильних заходів).

- Заходи з боку постачання для країн з дефіцитом води включають у себе **опріснення та повторне використання**.
- Що стосується опріснення, ССІ передбачає пошук підходів для підвищення ефективності виробництва зі зменшенням енергомосткості та загальної вартості протягом життєвого циклу. **Для опріснення є доцільними проєкти ДПП**, які мають значний потенціал у таких країнах, як Єгипет, Йорданія, Марокко і Туніс.
- Паралельно з цим необхідно **прийняти холістичний підхід до управління обмеженими водними ресурсами** на основі принципів комплексного управління

Прісна вода за джерелами²



Споживання = річний обсяг споживання на душу населення

¹ На основі песимістичного сценарію до 2030 р. Див.: Aquaduct (2024), Water Risk Atlas, Washington, DC, World Resources Institute. <https://www.wri.org/applications/aqueduct/water-risk-atlas/>.

² Оцінка можливостей для інвестицій в опріснення у регіоні ПСС (Artelia, 2019)



Поточний контекст: виклики процесу переходу в регіонах ЄБРР¹

«Зеленість»	Кліматичні зміни: у деяких інфраструктурних секторах з глибокою та історичною прив'язкою до викопного палива (наземний транспорт, авіація, централізоване опалення) відхід від цього палива призводить до підвищення вартості інфраструктурних послуг. Забезпечення кліматичної стійкості є необхідним для уникнення значних фізичних пошкоджень, втрати доходу та збоїв у наданні послуг. Забруднення та використання ресурсів: перед містами постає низка екологічних викликів, які не обмежуються дефіцитом ресурсів та обмеженням землекористування. Потрібні міжгалузеві підходи до реагування на ці виклики з урахуванням “зеленої” електрифікації, використання низьковуглецевих технологій та ресурсоефективності.
Ефективне управління	Корпоратизація та контрактні умови: потреба в юридичному та комерційному відокремленні комунальних підприємств від їхніх публічних власників, а також запровадженні контрактів з оплатою за результат. Корпоративне управління та регулювання: публічний сектор, у тому числі ДП та комунальні підприємства, потребує кращої інституційної організації та корпоративного управління для покращення стратегічного планування, безпеки активів та діяльності (зокрема, дорожньої безпеки), стандартів звітності, а також компетентного і незалежного регулювання і нагляду. Розвиток спроможності: здійснення змін потребує підготовки проєктів за високими стандартами (технічними, екологічними, соціальними та юридичними), які приваблюватимуть приватних партнерів та інвесторів з доброю репутацією.
Конкурентоспроможність	Ефективність: забезпечення муніципальної і транспортної інфраструктури та пов'язаних послуг має бути економічно ефективним для підвищення конкурентоспроможності. УПС: існує потреба в модернізації інфраструктури та діяльності з ефективним витрачанням коштів, а також активізації зусиль з розбудови спроможності серед працівників публічного сектору.
Інклюзивність	Наявність: існує потреба у високоякісній муніципальній, цифровій та соціальній інфраструктурі, транспортних послугах і громадському транспорті для покращення благополуччя громадян і створення економічних можливостей для всіх, передусім у тих сферах, де наразі спостерігається дефіцит вищезазначеного. Доступність: забезпечення доступу до послуг, інфраструктури і публічних благ шляхом застосування інклюзивних моделей проєктування та реалізації, а також усунення фізичних, соціальних та/або гендерних бар'єрів, у тому числі шляхом усунення ризиків у сфері безпеки, гендерно зумовленого насильства та харасменту (ГЗНХ). Участь: забезпечення участі недостатньо представлених груп в якості працівників, лідерів та підприємців, у тому числі в контексті планування проєктів. Потрібні на ринку навички і підготовка: освітні системи повинні продукувати навички, необхідні в інфраструктурному секторі. Справедливий перехід та кризове реагування: стратегічні підходи мають передбачати та реагувати на масштабні зміни на ринку праці та полегшувати доступ до альтернативних джерел засобів для існування.
Стійкість	Сталість: забезпечення модернізованої та ефективної інфраструктури з належним управлінням активами і сталим та надійним наданням послуг. Тарифи: запровадження тарифів, які відображатимуть реальні витрати, у поєднанні з цільовою підтримкою домогосподарств з низьким рівнем доходу з метою забезпечення цінової доступності разом з надійними і сталими механізмами фінансування. Фінансові інструменти для більшої стійкості: покращення доступу до різних джерел і форм фінансування (пряме фінансування комунальних підприємств, диверсифіковані інструменти ринків капіталу та приватне фінансування) є надзвичайно важливим
Інтегрованість	Сполученість: існують стійкі розриви у кількості та якості муніципальної та транспортної інфраструктури в контексті сприяння торгівлі та інтеграції всередині країн ЄБРР і між ними. Просторова та регіональна інтеграція: інтегрований розвиток будівництва і транспорту, міжтериторіальні агенції розвитку з політиками землекористування, а також розвиток будівельних норм і правил допоможуть мобілізувати додаткові ресурси для міського, регіонального та загальнодержавного розвитку. Регіональні/трансграничні інвестиції: подальший розвиток міжнародних транспортних коридорів та узгодження нормативно-правової бази є важливими для сприяння торгівлі. Фінансова інтеграція: зміни у тарифній політиці та інституційній організації допоможуть в залученні прямих іноземних інвестицій (ПІІ) та покращенні доступу до додаткових форм транскордонного фінансування.

¹ For further information on the EBRD's transition qualities, please visit: <http://www.ebrd.com/our-values/transition.html>.



Розділ 2: Стратегічні напрями



Стратегічний напрям 1: покращення сполучення

1

Покращення сполучення

Якості переходу

Green

Well governed

Конкурентоспроможність

Інклюзивність

Resilient

Інтегрованість

I. Забезпечення краще зв'язаної та більш інтегрованої інфраструктури

- Покращення якості мереж і послуг, усунення “вузьких місць” і прогалів у мережах, які забезпечують торгівлю (як всередині країн, так і між ними), зменшення регіональних нерівностей, а також запровадження систем технічного обслуговування для збереження сучасних/нових інфраструктурних активів
- Застосування системного мислення до визначення належних інфраструктурних рішень – наприклад, комплексних підходів до управління річковими басейнами з урахуванням їхніх взаємозалежностей та взаємодії з іншими водними об'єктами
- Підтримка цифрової трансформації шляхом доповнення інфраструктурних інвестицій створенням можливостей для цифровізації, належною розбудовою спроможності та підтримкою реформ.
- Підтримка створення і розвитку в автомобільному і залізничному секторах коридорів і мереж, які є критично важливими для розвитку торгівлі, зокрема Транс'європейської транспортної мережі (з розширеннями до Західнобалканської мережі), Програми регіонального співробітництва у Центральній Азії та транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія.
- Використання єдиних технічних специфікацій для залізниць, автодоріг, портів, логістики та аеропортів з метою забезпечення інтероперабельності, усунення “вузьких місць” та досягнення економії на масштабі.
- Підвищення ефективності та якості мереж із забезпеченням кращих мультимодальних зв'язків, міжмодальних переходів та сполучень “останньої милі” з містами/урбанізованими зонами.
- Надання країнам допомоги у зменшенні транскордонних бар'єрів шляхом інвестування у фізичну регіональну інтеграцію та політичного діалогу з метою регуляторної гармонізації.
- У сфері національного транспорту – сприяння транскордонній цифровізації (наприклад, шляхом запровадження систем типу “єдине вікно”, електронізації книжок МДП, використання електронних накладних і електронних черг) з метою спрощення руху товарів і людей
- У сфері міського транспорту – перехід до більш інтегрованого планування і фінансування з урахуванням аспектів землекористування.
- Підтримка регіональних і національних проєктів іригації та транспортування води, які сприяють підвищенню продовольчої та водної безпеки
- Масштабування і підготовка проєктів згідно з Принципами якісних інфраструктурних інвестицій “Групи Двадцяти”, ПГІ “Групи Семи” та “Global Gateway” ЄС.

II. Розширення доступу до високоякісних і доступних за цінами послуг

- Розробка проєктів, які розширюють наявність і доступність послуг, з урахуванням потреб груп, які не отримують ці послуги в достатньому обсязі, з метою забезпечення рівного доступу до інфраструктури та послуг, у тому числі шляхом застосування універсальних принципів проєктування і підходів до планування, які передбачають залучення на місцевому рівні
- Поглиблення політичної взаємодії та підтримки розбудови спроможності у сфері використання фінансових інструментів і проведення тарифних реформ, які забезпечать інклюзивне надання доступних за цінами послуг
- Забезпечення інтеграції аспектів безпеки у проєктування, будівництво, експлуатацію та технічне обслуговування в усіх секторах інфраструктурних інвестицій, у тому числі з метою мінімізації ризиків ГЗНХ
- Використання політичного діалогу для забезпечення надання інклюзивних, доступних за цінами і сталих транспортних і муніципальних послуг відповідно до Стратегії сприяння гендерній та економічній інклюзивності Банку, а також реалізація інших спеціальних ініціатив згідно зі стратегіями для окремих країн



Стратегічний напрям 2: розширення кліматичної та природоохоронної діяльності

2

Розширення
кліматичної та
природо-
охоронної
діяльності

Якості переходу

«Зеленість»

Ефективне
управління

Competitive

Inclusive

Resilient

Integrated

III. Просування низьковуглецевого підходу з акцентом на декарбонізації транспортних, опалювальних і водних систем

- Збільшення інвестицій у проєкти, спрямовані на декарбонізацію секторів з ускладненим зменшенням викидів, з використанням донорської підтримки для вирішення проблеми цінової доступності. Приклади включають у себе транспортні парки, централізоване опалення та опріснення (див “Підходи до вуглецемісткої інфраструктури”)
 - Підтримка низьковуглецевої інфраструктури шляхом реалізації заходів з підвищення енергоефективності та покращення енергоменеджменту, і рішень з енергопостачання на основі електрифікації, використання відновлюваних джерел і генерації енергії з відходів там, де це є можливим, а також шляхом прийняття відповідних політик
 - Сприяння електрифікації транспортних парків і флотів (зокрема, легкових автомобілів, поїздів, громадського транспорту, а також використання електроенергії суднами у порту), низьковуглецевого пального згідно з вимогами Паризької угоди (зокрема, для літаків, кораблів, вантажних автомобілів та централізованого опалення), а також декарбонізації портових операцій з використанням політичного діалогу та інвестицій.
- Взаємодія з **ключовими** партнерами щодо декарбонізаційних стратегій, зокрема такими міжнародними і регіональними органами, як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна морська організація (IMO), Міжнародний транспортний форум Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD), UNECE, ББР, ЄС та “Група двадцяти”.
- Сприяти партнерству з донорами.
- Сприяти розвитку циркулярної економіки шляхом замкнення циклів енергії та матеріалів. Це може включати у себе, наприклад, генерацію тепла з ТПВ для централізованого опалення, використання продуктів вторинної переробки в якості вторинної сировини; повторне використання відходів будівництва та знесення споруд в дорожньому і будівельному секторах; а також використання перероблених каналізаційних відходів, біовідходів та звалищного газу для виробництва енергії.
- Розвиток необхідного людського капіталу та навичок для розробки, створення та експлуатації низьковуглецевих активів, а також зняття з експлуатації/перепрофілювання вуглецемістких активів.

IV. Дослідження потенціалу для реалізації рішень на основі природи в інфраструктурі

- Створення доказової бази для природних інвестицій шляхом технічного співробітництва (ТС), розробки моделей та реалізації пілотних проєктів
- Підтримка політичного діалогу з метою покращення управління природними ресурсами та оцінки природного капіталу
- Розширення партнерства з донорами та провідними партнерами у сфері знань з метою підтримки природно-позитивних підходів

V. Розширення і поглиблення кліматичної діяльності у містах

- Реалізація інфраструктурної політики та інвестицій в рамках усіх типів інфраструктурних проєктів з пріоритизацією кліматичних заходів.
- Розширення охоплення програми ЄБРР “Зелені міста” з реалізацією подальших проєктів, розвитком знань і партнерств, розширенням спектру фінансових інструментів та вдосконаленням моніторингу і звітності.
- Сприяння реалізації інфраструктурних (зокрема, міських) проєктів, які підтримують ПЗЕ 2.1 та рівні можливості, з приділенням уваги жінкам та іншим недопредставленим групам.

Стратегічний напрям 3: посилення стійкості

PUBLIC



European Bank
for Reconstruction and Development

3

Посилення
стійкості

Якості переходу

«Зеленість»

Ефективне
управління

Competitive

Інклюзивність

Стійкість

Integrated

VI. Підвищення стійкості інфраструктури та пов'язаних послуг

- Забезпечення кліматичної стійкості з підготовкою проєктів за високими стандартами з урахуванням ризиків, зокрема поточних і майбутніх впливів кліматичних змін і вразливостей, пов'язаних зі стихійними лихами та іншими фізичними небезпеками
- Розробка інфраструктурних проєктів з достатньою гнучкістю та адаптивністю
- Розгляд рішень, в яких конвенційні інженерні (“сірі”) підходи поєднуються з “зеленими” та “блакитними” інфраструктурними альтернативами з застосуванням підходу до оцінки витрат протягом усього життєвого циклу з метою врахування стійкості у довгостроковій перспективі як позитивного фактору в контексті вартості (див. Критичну сферу дій 6 у Розділі 3)
- Забезпечення ефективного функціонування інфраструктурних секторів, у тому числі їхньої фізичної, фінансової та інституційної стійкості шляхом:
 - Розробки та застосування вимог щодо наявності належних будівельних норм “fit-for-purpose” (наприклад, для об'єктів соціальної інфраструктури), норм землекористування і правил зонування, які сприяють стійкості та охоплюють такі сфери, як управління поймами, сейсмостійке будівництво та інші підходи до планування на випадок надзвичайних ситуацій;
 - Реструктуризації балансів з корекцією співвідношення активів і пасивів для зміцнення фінансового стану, надання фінансування для придбання активів і підтримки ліквідності, сприяння доступу до ринків капіталу, розвиток спроможності з управління економічними, кліматичними та кібербезпековими ризиками, а також допомога у кращому позиціонуванні для майбутнього зростання; ця покращена стійкість допоможе комунальним підприємствам краще справлятися із значними економічними та фінансовими шоками;
 - Підтримка інфраструктурних компаній у досягненні стандарту Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) 55000 з ширшою підтримкою розробки інструментів управління активами та забезпеченням належного фінансування для технічного обслуговування, а також стандарту ISO 14090 для адаптації до кліматичних змін тощо;
 - Заохочення до кращого захисту інфраструктури від кібератак;
 - Сприяння ефективному управлінню провайдером публічних послуг з належною політикою та реформованим регуляторним середовищем, у тому числі в ситуаціях збільшення попиту на послуги; та
 - Сприяння використанню фінансових інструментів (облігацій або кредитів) з підвищеним впливом, прив'язаних до цілей у сфері сталого розвитку, екології, соціальній сфері та управлінні (ESG), а також декарбонізації
- Розбудова спроможності для:
 - Визначення та пріоритизації інвестицій для забезпечення кліматичної, фізичної та інституційної стійкості, передусім у критичній інфраструктурі;
 - Ефективного планування, реалізації та управління стійкими проєктами та планами дій у надзвичайних ситуаціях, у тому числі з використанням цифровізації; та
- Проведення оперативної оцінки потреб для мобілізації необхідних інвестицій у разі непередбачуваних подій (наприклад, стихійних лих)

VII. Розвиток людського капіталу та забезпечення повної участі в інфраструктурних секторах

- Поєднання інвестицій у сфері, орієнтовані на майбутнє (такі як “зелений” перехід і цифровізація) з цільовою підтримкою розвитку людського капіталу для розбудови навичок і підготовки кадрів для створення та експлуатації сталої і стійкої інфраструктури там, де це є можливим
- Підтримка інвестицій в інфраструктурні активи, які безпосередньо розвивають людський капітал, у тому числі соціальну інфраструктуру
- Посилення зв'язків з провайдером та органами технічної та професійної освіти і підготовки, а також третинної освіти там, де це буде можливим, з урахуванням потреб інфраструктурного сектору у навичках.
- Підтримка клієнтів у розширенні їхнього пулу талантів шляхом реалізації інклюзивних корпоративних політик і практик, сприяння участі жінок та інших недопредставлених груп у виконанні технічних і лідерських ролей, а також по всьому ланцюжку вартості
- Посилення розвитку навичок і людського капіталу у секторі, у тому числі шляхом застосування інклюзивних підходів до закупівель
- Поглиблення політичного діалогу та розбудови спроможності відповідно до Стратегії сприяння гендерній рівності та рівним можливостям з метою збільшення впливу інфраструктурних інвестицій.

PUBLIC

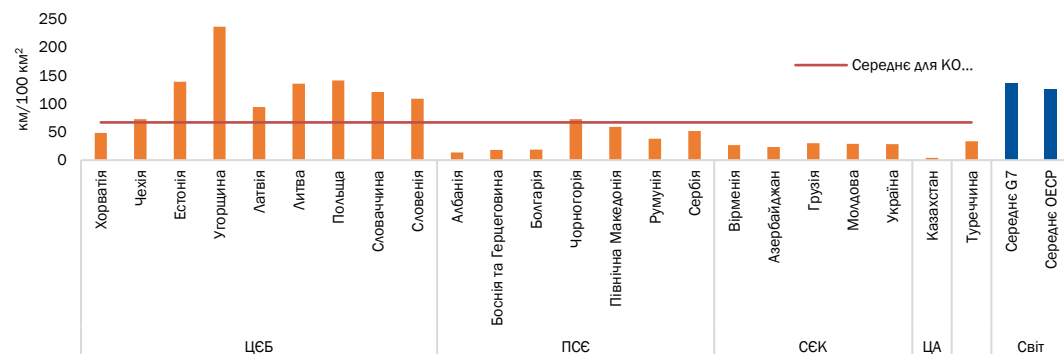
A photograph of a large industrial building with a white and grey facade. To the right of the building, a series of tall, white smokestacks with red horizontal bands are visible, each emitting a plume of white smoke that rises into a clear blue sky. The ground in the foreground is dark and appears wet. A person is walking on a paved path to the left of the building. A semi-transparent white banner with blue text is overlaid across the middle of the image.

Розділ 3: Критичні сфери дій

Критична сфера дій 1: Створення більш зв'язаної, безпечної та інтегрованої інфраструктури

Сприяння створенню добре зв'язаних між собою інфраструктурних систем, які покращують конкуренцію та уможливають економічне зростання і торгівлю

Щільність мережі автодоріг¹

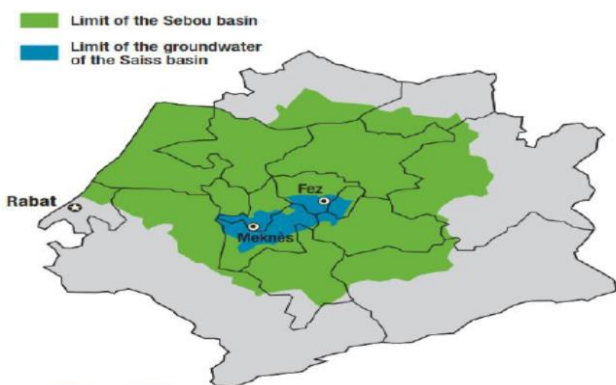


- Показники повноти інфраструктури (автошляхи, залізниця, порти та авіація) у більшості країн ЄБРР є нижчими від середнього рівня для країн ОЕСР.
- Затори, слабкі міжмодальні переходи та недостатньо розвинена логістика також

Примітки: 1. Дані за 2020 р.

2. Дані відсутні для Чилі, Колумбії, Коста-Ріки, Єгипту, Греції, Йорданії, Косово, Киргизької Республіки, Лівану, Монголії, Марокко, Таджикистану, Тунісу, Туркменістану, Узбекистану, Західного берегу річки Йордан та сектору Гази.

Прийняття більш інтегрованого підходу до управління водними ресурсами є критично важливим для сталого розвитку



- На рисунку зліва показано географічне розташування водокористувачів (зелений колір) у басейні річки Сабу та максимальний обсяг води, який забезпечує джерело Саїс (блакитний колір) з відповідним дефіцитом водних ресурсів.
- Країнам ЄБРР слід застосовувати більш холістичний підхід до управління водними ресурсами шляхом кращого врахування зв'язків між водокористувачами (питна вода, промисловість, сільське господарство та енергогенерація), але також шляхом заміни води з несталих джерел (наприклад, ґрунтових вод) більш сталими водними ресурсами.

Створення кращих проектів шляхом застосування системного мислення до інфраструктури

- Сприяння загальнодержавній, регіональній та міській інтеграції у секторах і між ними.
- Сприяння міжмодальному сполученню, яке забезпечує інтеграцію різних видів транспорту, з забезпеченням довгострокового фінансування технічного обслуговування.
- Підтримка стратегічної оцінки екологічних і соціальних ризиків на ранніх етапах; визначення і включення можливостей для кращої позитивної віддачі від природи.
- Підтримка раннього і комплексного залучення стейкхолдерів.
- Запровадження сучасних цифрових технологій для ефективного управління проектами, профілактичного обслуговування, кращого управління даними та більшої безпеки критичної інфраструктури.
- Відображення ширших вигод у фінансових моделях шляхом врахування вартості землі та "тіньової" оцінки води.
- Оцінка і підтримка планування землевідведення та компенсації втрати доходу.
- Розвиток сталої цифрової інфраструктури та інвестиції в ІТ-інфраструктуру переважно у периферійних частинах країн.
- Масштабування і підготовка проектів згідно з Принципами якісних інфраструктурних інвестицій "Групи Двадцяти", ПГІ "Групи Семи" та "Global Gateway" ЄС.

¹ OECDstat (2024), Density of road (km per one hundred sq. km). Paris. https://stats.oecd.org/index.aspx?DatasetCode=ITF_INDICATORS

Критична сфера дій 2:

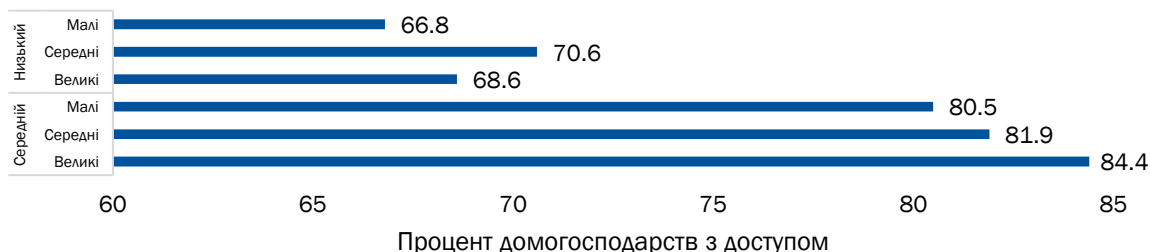
Розширення доступу до високоякісних і доступних за цінами послуг

Забезпечення кращого доступу до публічних послуг для сприяння економічному розвитку та соціальній інклюзії

- Інфраструктура послуг і забудоване середовище часто проєктуються виходячи з потреб і бачення лише домінуючих груп, що відображає існуючу владну динаміку та нерівності у процесі прийняття рішень.
- Інфраструктурні послуги є важливими для забезпечення повної та рівної участі кожного в економіці, особливо коли доступ до економічних можливостей є обмеженим через місце проживання чи неможливість працювати з дому.
- Забудоване середовище часто може створювати нездоланні бар'єри для людей з обмеженою мобільністю або створювати ризики в плані безпеки, особливо для жінок і дівчат, але також для молодих чоловіків чи представників етнічних меншин.
- Інклюзивна інфраструктура має бути сфокусована на міркуваннях наявності та доступності – як фізичної, так і цінової.

Скорочення розриву у доступі до надійних, безпечних і високоякісних публічних послуг

Частка домогосподарств світу з доступом до належних послуг водопостачання і каналізації (%) за розмірами міст і рівнем доходу країни¹



Сприяння інвестиціям та реформам, яка забезпечують високоякісні, прозорі та фінансово сталі результати

- Підтримка розширення муніципальних і транспортних послуг для усунення нерівномірностей та розширення високоякісного покриття.
- Сприяння забезпеченню соціальної інфраструктури та зручностей, у тому числі доступного житла там, де це є виправданим (тобто якщо ефективність витрачання коштів є явно на користь УПС).
- Сприяти наданню цільової фінансової підтримки муніципалітетами і транспортними компаніями певним групам, які недоотримують відповідні послуги або знаходяться у менш вигідному становищі (відповідно до принципу “доступ для всіх”), а також прийняттю муніципалітетами підходів на основі кінцевих результатів (договори публічних послуг/обов'язки з надання публічних послуг).
- Узгодження політик та інвестицій ЄБРР за ССІ зі Стратегіями сприяння гендерній рівності та рівним можливостям Банку, Порядком денним до 2030 р. та Цілями сталого розвитку (ЦСР) ООН.
- Здійснювати інвестиції та вести політичний діалог з урахуванням підходів до відповідних ланцюжків постачання, визначених в Екологічній та соціальній політиці.
- Ця стратегія забезпечить:



- Продовження інвестицій у критичну інфраструктуру для розширення охоплення послугами, але також фокусується на якості та інклюзивності інфраструктурних послуг



- Залучення до процесу прийняття рішень громад і спільнот, у тому числі груп, які не отримують послуги взагалі чи в достатньому обсязі



- Використання партнерств з іншими публічними і приватними акторами для прискорення інновацій та обміну знаннями.

¹ World Bank and European Commission Global Human Settlement Urban Centre (2021), Database R2019A, prepared for G20 Infrastructure Working Group, 2023.

Критична сфера дій 3:

Сприяння низьковуглецевим перевезенням і опаленню

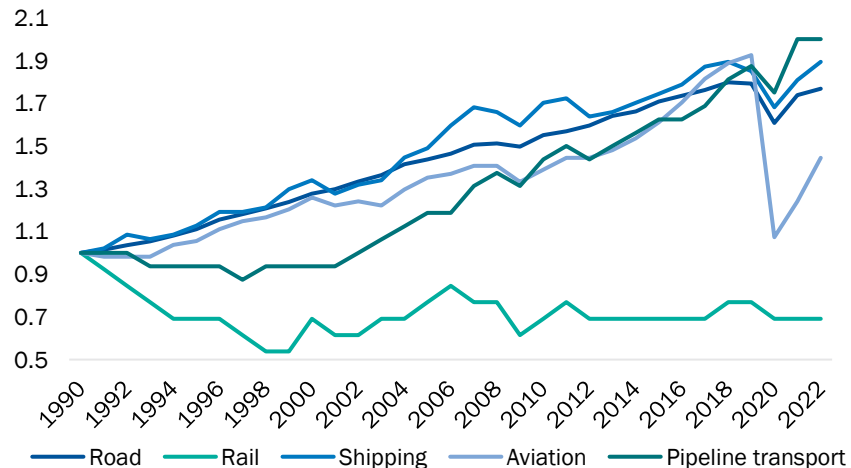


European Bank
for Reconstruction and Development

Підтримка декарбонізації у секторах транспортної та муніципальної інфраструктури

- У деяких інвестиційних проєктах скорочення викидів є ускладненим через їхні традиційно високі рівні, пов'язані з використанням викопних видів пального (автодорожний сектор, авіація, морські перевезення та централізоване опалення).
- У міру зростання ринків та економік, що розвиваються, зростає й попит на електроенергію, що потенційно призводить до збільшення викидів ПГ, принаймні у короткостроковій перспективі, доки не стане помітним реальний поворот до “net-zero” економіки.
- Відхід від викопного палива вимагає підвищення енергоефективності та переходу на низьковуглецеві, “net-zero” технології.

Світовий обсяг викидів CO₂ від транспорту
(1990 = 1)¹



- Перехід з вугілля на менш забруднюючі джерела генерації теплової чи електричної енергії у таких секторах, як централізоване енергопостачання, може включати у себе інвестиції в газову інфраструктуру.
- Участь ЄБРР у подібних інвестиційних проєктах відповідатиме підходу Банку до викопного палива, визначеному в ЕСП, і відбувається усе рідше.



Інвестиції у рішення для декарбонізації майбутнього



- Прискорення переходу до ТЗ з нульовими викидами в усіх секторах і розширення зарядної інфраструктури; інвестиції у перехідні види палива і технології відповідно до ПУ.
- Підтримка модернізації з переходом на енергоефективне обладнання та покращення ізоляції будівель.
- Сприяння рекуперації енергії.
- Інтеграція рішень відновлюваної енергетики та балансування з системами зберігання енергії там, де це є можливим і доцільним.
- Підтримка укладання договорів енергетичного підряду з енергосервісними компаніями.
- Акцент на управління попитом для скорочення енергоспоживання.
- Оцінка і визначення можливостей для скорочення вуглецевих викидів протягом усього життєвого циклу шляхом використання низьковуглецевих матеріалів в інфраструктурних проєктах.
- Уникнення та пом'якшення екологічних і соціальних ризиків під час переходу до декарбонізованої інфраструктури.
- Посилення місцевих розподільчих мереж для забезпечення руху “зелених” електронів у містах, портах, аеропортах тощо.

¹ IEA. (2023). Global CO₂ emissions from transport by sub-sector in the Net Zero Scenario, 2000-2030, Paris.

Відповідність Паризькій угоді: сприяння трансформаційному фінансуванню інфраструктури

Визначення та створення інфраструктури, що відповідає вимогам Паризької угоди

- Забезпечення доступних за цінами води, тепла і сполучення є **однією з основних заповнених створення рівного економічного майбутнього**. Так само, не існуватиме безпечного чи прийняттого економічного майбутнього без значного скорочення викидів CO₂ згідно з цілями ПУ від інфраструктурних секторів, які надають ці послуги.
- ПУ створює **основу для орієнтації наших зусиль** таким чином, який дозволить узгодити між собою ці два імперативи.
- Банк **продовжить працювати над уточненням і вдосконаленням свого підходу до оцінки та покращення відповідності проєктів цілям ПУ**; спираючись на галузеві методології, визначені у методології ПУ для складних інфраструктурних секторів у 2022 р., Банк буде постійно **розширювати свій аналітичний інструментарій та взаємодіяти з ключовими стейкхолдерами у секторі, у тому числі в сфері визначення політики, з метою забезпечення інфраструктурного переходу**.



Посилення кліматичної стійкості

- Інфраструктура – це активи з тривалим строком експлуатації, які **за визначенням зазнають впливів кліматичних змін**.
- У рамках наявної у Банку програми забезпечення відповідності цілям ПУ **усі інфраструктурні інвестиції з клієнтами у публічному і приватному секторах перевіряються на фізичні ризики у зв'язку з кліматичними змінами**, зокрема впливи екстремальної спеки, повеней чи посухи.
- У разі виявлення істотних ризиків клієнтам надається підтримка у запровадженні **заходів з адаптації та вдосконалення існуючих підходів до управління кліматичними ризиками** відповідно до передової міжнародної практики, зокрема технічних настанов ЄС щодо кліматичного захисту інфраструктурних проєктів.
- Банк також працює з клієнтами над **визначенням можливостей для інфраструктурних інвестицій, які можуть забезпечити стійкість у більш широкому сенсі** – наприклад, систем берегового захисту чи раннього попередження.

Системний підхід до політики і реформ

- Відповідно до національно обумовленого підходу, який є центральним у ПУ, Банк у контексті політичного діалогу пріоритизуватиме **системне мислення з урахуванням специфіки країн, регіонів і міст**
- Програма Банку **“Зелені міста”** є прикладом такого **інтегрованого і системного підходу до пріоритизації кліматичних заходів**, в якому широкий підхід до визначення і пріоритизації екологічних викликів поєднується з їхнім врахуванням в інфраструктурних інвестиціях та реформах політики.
- Банк також намагатиметься визначати **ризики вуглецевих витоків** та за можливості взаємодіяти у рамках політичного діалогу для їхнього зменшення.

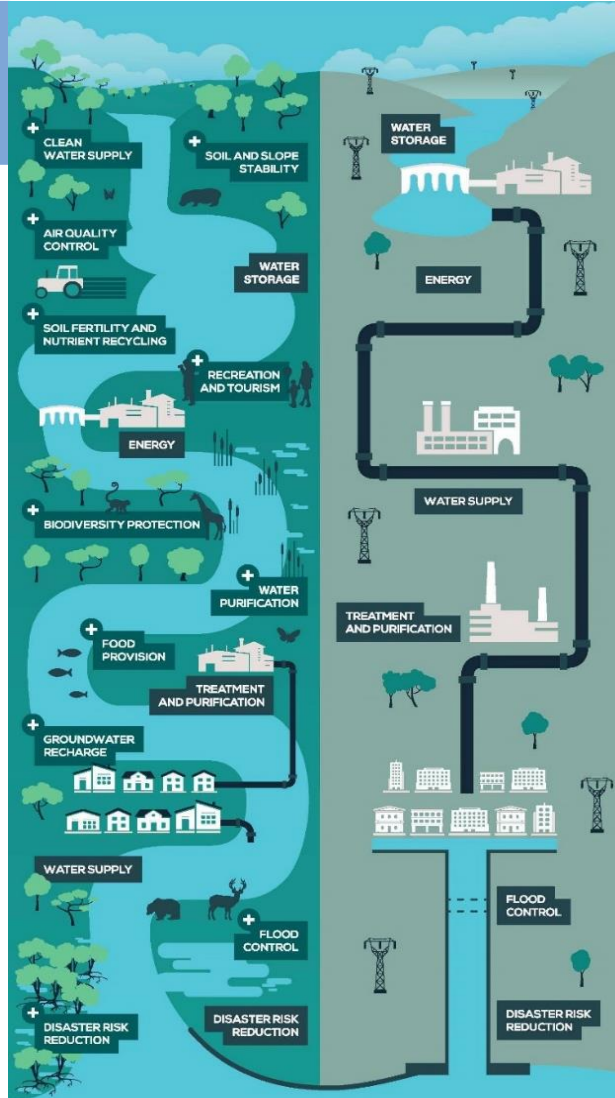
Критична сфера дій 4:

Вивчення потенціалу для реалізації рішень на основі природи в інфраструктурі

PUBLIC

Розширення природи в інфраструктурі для підтримки цілей у сфері клімату, біорізноманіття та стійкості

- **Природа відіграє подвійну роль** в інфраструктурі: вона може сама виконувати функцію інфраструктури (наприклад, водні шляхи для морських вантажних перевезень), а також може бути об'єктом захисту та розвитку для надання екосистемних послуг.
- Рішення на природній основі можуть робити конвенційну "сіру" інфраструктуру **більш стійкою та економічно ефективною** із значно більшими **позитивними впливами на біорізноманіття та здоров'я людей**.¹
- Включення "зеленої" інфраструктури до міського планування (наприклад, "зелених" дахів) може забезпечити пом'якшення ефектів "теплого острова"; впровадження "блакитної" інфраструктури (зокрема, концепції водно-болотних угідь/"міст-губок") може зменшувати негативні наслідки повеней та покращувати якість води, водночас створюючи нові міські зручності.²



Підтримка природи

Дослідження можливостей використання "зеленого" фінансування для підтримки природи, у тому числі **інтеграції рішень на основі природи в інфраструктурні проекти** там, де це буде можливим, зокрема у зонах з підвищеним ризиком повеней і зсувів, для яких такі рішення вже є добре перевіреними та є очевидно економічно доцільнішими, ніж просто "сірі" підходи.

Розгляд можливостей для реалізації інфраструктурних проєктів на основі природи там, де це буде економічно доцільним і можливим, передусім у наступних сферах:



- **Інфраструктура управління повенями і посухами:** інвестиції в управління водозбором, ремедіацію річок, управління відновленням водонесних горизонтів, збереження водно-болотних угідь або лісових зон, а також інвестиції у сталі міські дренажні системи.
- **Елементи "зеленої" міської інфраструктури:** підтримка у рамках Планів дій "Зелені міста" (ПДЗМ) інтеграції зелених зон в систему охолодження міст. Розгляд можливостей для використання інструментів оцінки природного капіталу для створення доказової бази, яка допомагатиме містам враховувати рішення "зеленої"/природної інфраструктури у пріоритизації заходів за програмою "Зелені міста".
- **Інфраструктура берегового захисту:** розгляд можливостей для ширшого використання менеджменту чи регенерації берегових екосистем, у тому числі регенерації чи створення рифів, мангрових лісів, солончаків, управління дюнами і пляжами, або інших берегових систем, що відповідають екологічним вимогам.
- **Розгляд можливостей для інтеграції відновлення природи в інфраструктурні проєкти** там, де це буде можливим, з метою визначення шляхів для створення додаткових, покращених та/або більш взаємозв'язаних природних середовищ.

¹ International Institute for Sustainable Development (2021), *How Can Investment in Nature Close the Infrastructure Gap?*, Winnipeg, Canada.

² International Water Association (2021), *Nature-Based Solutions for Wastewater Treatment: A Series of Factsheets and Case Studies*, London.

PUBLIC

Критична сфера дій 5: Розширення та поглиблення кліматичної діяльності у містах

Міста знаходяться на передовій кліматичної кризи

- Більше половини населення світу проживає у містах; очікується, що цей показник зросте до 68% до 2050 р.
- На міста припадає 75% світового обсягу викидів ПГ, вони також споживають 75% усієї енергії, займаючи при цьому менше 2% землі
- Міста у регіонах ЄБРР стикаються з такими спільними викликами, як кліматичні зміни та екологічна деградація. Вони знаходяться на передній лінії фронту в тому, що стосується кліматичних змін, масштаб, частота та інтенсивність зростають.
- Міста також відіграватимуть важливу роль у протистоянні кліматичним змінам завдяки впровадженню нових технологій та сприянню змін у споживчих патернах і поведінці.
- Ця роль міст в управлінні кліматичними ризиками є комплексною

Міста мають відігравати важливу роль у зменшенні кліматичних ризиків

Є нагальна потреба робити більше, і роль міст у цьому є критично важливою :



- **Скорочення викидів ПГ**, пов'язаних з транспортним і муніципальним секторами (див “Підходи до вуглецемісткої інфраструктури”), шляхом врахування пом'якшення кліматичних впливів у підготовці та реалізації інвестицій, реформ та заходів високого впливу ЄБРР.
- **Підвищення стійкості міської інфраструктури, послуг і громад** до впливів кліматичних змін (див. Критична сфера дій 6 “Підвищення стійкості інфраструктури та пов'язаних послуг”) шляхом врахування, серед іншого, складових кліматичної адаптації.
- **Сприяння координованому стратегічному підходу до кліматичних заходів** в усіх інфраструктурних секторах з використанням комплексних стратегій міського планування та інвестицій (наприклад, Планів сталої міської мобільності та Планів циркулярної економіки, у тому числі “зелених” закупівель).

Хоча ЄБРР планує продовжувати здійснення “зелених”, стійких та інклюзивних інвестицій також за межами програми “Зелені міста”, Банк поглиблюватиме цю програму шляхом:

1. **Збільшення кількості повторних проєктів 3М.*** Програма передбачає сфокусованість на розвитку існуючих інвестицій та діяльності в сфері реформ.
2. **Застосування методології ПДЗМ** з урахуванням зовнішніх змін і подій, а також специфіки відповідних міст.
3. **Повного використання мережі 3М** для обміну знаннями, розбудови спроможності та розвитку партнерств з іншими організаціями (місцевими стейкхолдерами, донорами, міжнародними організаціями тощо).
4. **Запровадження та розширення використання нових фінансових інструментів,*** з приділенням значної уваги ринкам капіталу для більшого залучення приватного сектору.
5. **Посилення програмного моніторингу*** для програми в цілому та окремих ПДЗМ.

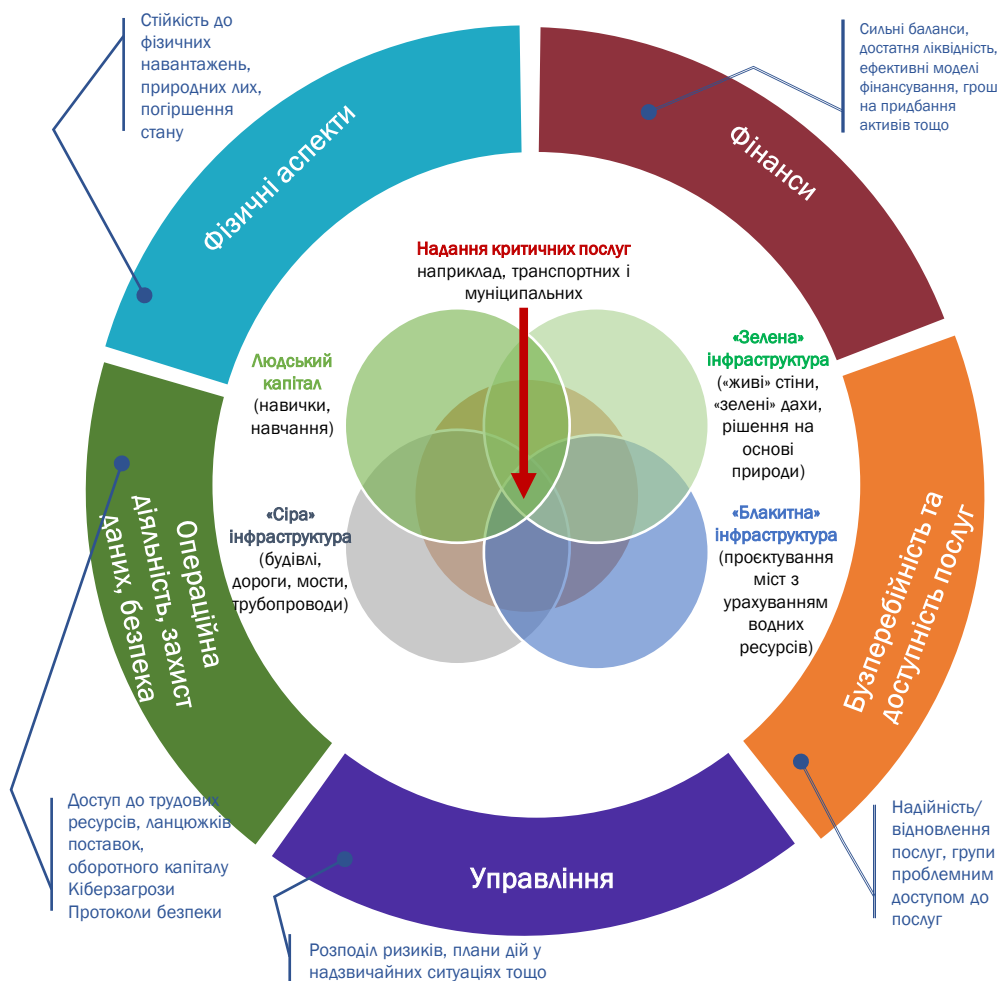
Критична сфера дій 6: Підвищення стійкості інфраструктури та пов'язаних послуг

Розробка і створення інфраструктури для стійкого та інклюзивного майбутнього¹

Захист і зміцнення інфраструктурних послуг, що є надзвичайно важливим завданням.

Інвестиції у стійку інфраструктуру, яка може краще справлятися з зовнішніми шоками і адаптуватися до змін в обставинах.

Створення стійкої інфраструктури вимагає комплексного підходу до планування та реалізації з урахуванням і використанням взаємодії між усіма інфраструктурними системами ("сірими", "блакитними", "зеленими" і людським капіталом).



Рух в напрямку більшої загальної стійкості та кращого економічного управління

Мета – реалізація інфраструктурних проєктів, які здатні **протистояти, адаптуватися до та відновлюватися** після різноманітних надзвичайних подій та збоїв. Це включає у себе:

- **Сприяння створенню надійних та якісних інфраструктурних рішень**, які будуть розраховані на протистояння потенційним небезпекам і майбутнім кліматичним викликам, а також враховуватимуть "сірі", "зелені" та "блакитні" рішення і роль підсиленого людського капіталу
- **Визначення потенційних вразливостей та загроз** для існуючої інфраструктури, захист від фінансових шоків та **підтримка розробки планів забезпечення стійкості** для управління цими ризиками та їхнього пом'якшення, у тому числі в сфері кібербезпеки
- **Підтримку фінансової стійкості організацій та компаній** шляхом впровадження міжнародних підходів до фінансового менеджменту, застосування пруденційних політик управління боргом і фінансової дисципліни, а також надійного контролю за фінансовими показниками шляхом реалізації заходів зміцнення балансу (наприклад, шляхом рефінансування чи покращення ліквідності) і сприяння доступу до ринків капіталу
- **Сприяння галузевим реформам**, у тому числі в секторі ДП, і створенню ефективного корпоративного управління в секторі на загальнодержавному, галузевому та корпоративному рівнях
- **Підтримку розбудови спроможності** публічних (у тому числі ДП) і приватних клієнтів у таких сферах, як управління контрактами, корпоративний розвиток, ESG та плани дій з корпоративного управління

ЄБРР координуватиме свою діяльність з різними світовими організаціями (ББР, "Група двадцяти", Global Infrastructure Facility, Local Governments for Sustainability (ICLEI), OECF, Global Infra Basel тощо) для **активної підтримки розвитку сталої, безпечної та стійкої інфраструктури**, а також орієнтуватиметься на ЦСР 9 ООН.

¹ Adapted from OECD (2021), *COVID-19 and a new resilient infrastructure landscape*, Paris; OECD (2014), *Investing in Growth – Understanding the value of green infrastructure*, Paris.

Критична сфера дій 7:

Розвиток людського капіталу та забезпечення повної участі в інфраструктурних секторах

PUBLIC



European Bank
for Reconstruction and Development

Інфраструктура і людський капітал впливають одне на одного

① **Інфраструктура як драйвер розвитку людського капіталу:** те, як ми плануємо, проєктуємо, будуємо, експлуатуємо і навіть знімаємо з експлуатації інфраструктуру має безпосередні наслідки для інклюзії та гендерної рівності..



② **Людський капітал як драйвер розвитку інфраструктури:** для забезпечення більш активного розвитку сталої інфраструктури в регіоні ЄБРР необхідно розвивати базу людського капіталу шляхом збільшення участі груп, які наразі є недопредставленими.

Аспект 1 в основному відображено у Сфері критичних дій 2, тоді як Аспект 2 знаходиться у центрі Сфери критичних дій 7. Обидва ці аспекти цитуються в тексті CCI за необхідності.

ЄБРР має враховувати, як інфраструктура впливає на розвиток людського капіталу, та як розвиток людського капіталу може впливати на розвиток інфраструктури

Інфраструктура може сприяти інклюзії та гендерній рівності, але також може погіршувати нерівності, що вже існують. Кращі транспортні та муніципальні послуги можуть збільшувати доступ до економічних можливостей та суспільного життя.

Утім, інфраструктурний сектор часто відображає ширші дисбаланси та упередження, зокрема недопредставленість жінок, молоді, осіб похилого віку, осіб з обмеженими фізичними можливостями тощо, а також неврахування різноманітності точок зору.

Для створення більш сталої та інклюзивної майбутньої людини, які працюють в інфраструктурному секторі, повинні мати відповідні навички з урахуванням нових вимог до технологій та сталості. Освіта, навчання та створення нових пулів талантів є дуже важливими.



У середньому близько **65%** людей у міських зонах регіону ЄБРР мають зручний доступ до громадського транспорту¹



Сьогодні лише **22%** працюючих в інфраструктурному секторі є жінками²



Поточна частка «зелених» спеціалістів у світових трудових ресурсах – **13%**

Завдання на стратегічний період 2025-2029 р.

- Розвиток спроможності муніципальних і державних партнерів у сфері планування та експлуатації інклюзивної інфраструктури там, де це є можливим, у тому числі в сфері гендерного бюджетування.
- Врахування міркувань ГЗНХ, безпеки та універсального дизайну в транспортних і муніципальних інвестиційних проєктах для створення інклюзивного публічного простору.
- Вивчення можливостей для інвестицій у соціальну інфраструктуру з урахуванням потреб ринку та за умови чіткої економічної ефективності участі приватного сектору, у тому числі в рамках проєктів будівництва житла, шкіл та лікарень на основі ДПП.
- Допомога клієнтам в оцінці корпоративних кліматичних ініціатив з гендерної точки зору для досягнення одразу обох цілей – ефективної реалізації кліматичних заходів та прогресу в гендерній сфері.
- Сприяння інклюзивним закупівлям у публічному і приватному секторах з навчанням на робочих місцях та посиленням різноманіття постачальників.
- Підтримка клієнтів у розширенні їхніх пулів талантів шляхом інклюзивного підходу до людських ресурсів з приділенням першочергової уваги наразі недопредставленим групам.
- Сприяння більш активному розвитку навичок у нових (або таких, що швидко змінюються) сферах діяльності в інфраструктурному секторі, у тому числі шляхом реформ.
- Співпраця з клієнтами у секторі інфраструктури для підтримки їхнього відновлення після раптових шоків у сфері людського капіталу (наприклад, внаслідок природних лих, крихкості, конфлікту).

¹ UN Habitat data on SDG Indicator 11.2.1 (2020)

² WEF data from the Global Gender Gap Report (2023)

³ LinkedIn Economist Graph data from the Global Green Skills Report (2022)

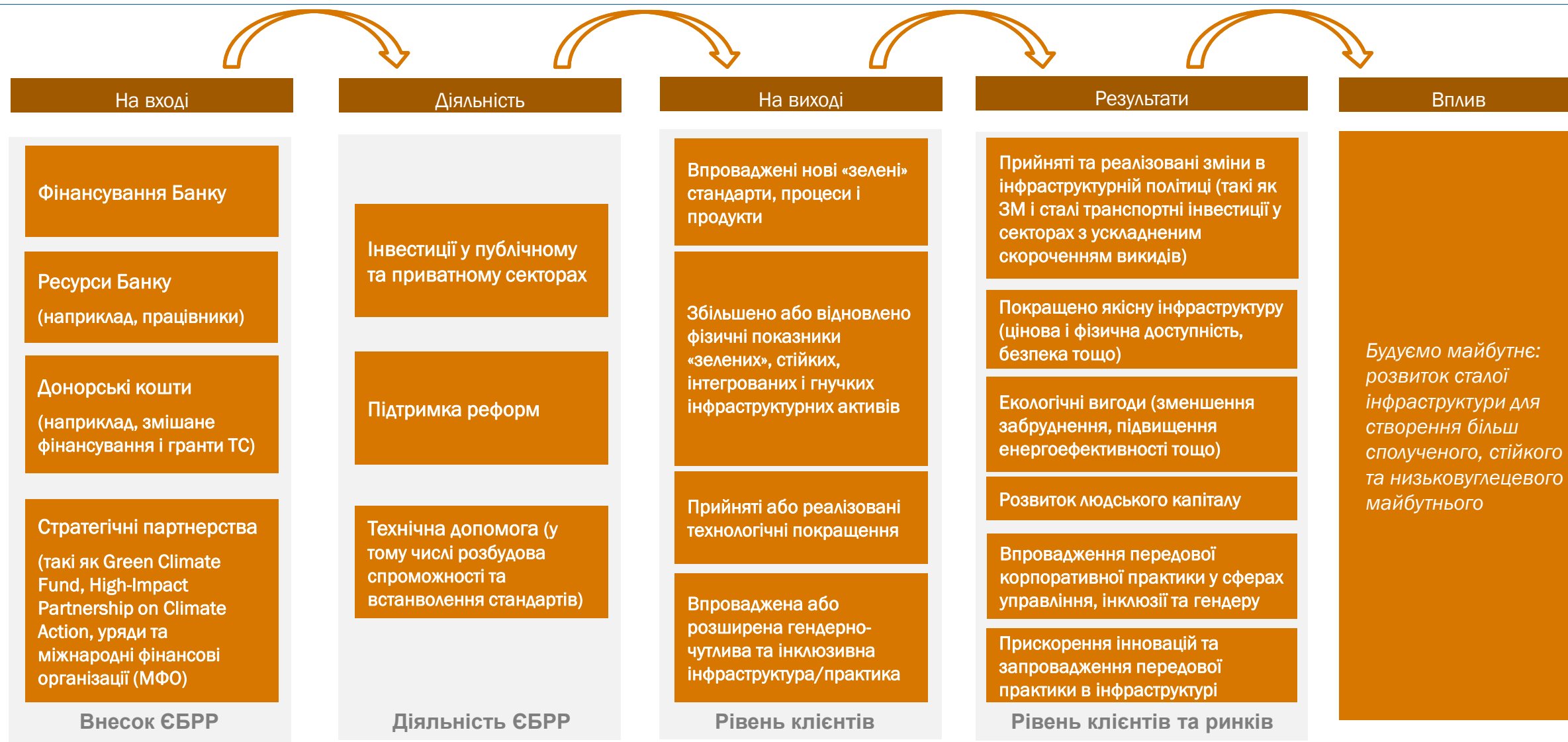
PUBLIC



Розділ 4: Моніторинг



4.1: Моніторинг результатів: теорія змін





Методологія моніторингу (1/3)

Стратегічні цілі

Показники для відстеження

Контекстні показники

Outputs

Outcomes (згідно зі стратегіями для окремих країн)

Вплив

1. Покращення сполучення

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Довжина лінійної інфраструктури (наприклад, км доріг, залізничних шляхів, трубопроводів) і кількість пов'язаних активів (наприклад, станцій або насосів), які було побудовано/відремонтовано/модернізовано • Модернізовані, замінені, збільшені парки, флоти, рухомий склад (наприклад, вантажівки, судна, вагони, літаки) • Кількість цифрових компонентів • Кількість заходів з розбудови спроможності для цифрової трансформації • Кількість клієнтів, яким було надано допомогу у виході на нові ринки чи розширенні діяльності на існуючих ринках • Кількість клієнтів, яким було надано допомогу в розвитку політичного діалогу з питань гендерної рівності та економічної інклюзивності, доступних по ціні і сталих транспортних і муніципальних послуг • Кількість клієнтів, яким було надано підтримку у застосуванні інклюзивних підходів до закупівель • Кількість клієнтів, які покращили підходи до безпеки в інфраструктурних проєктах | <ul style="list-style-type: none"> • Підвищення ефективності портів у тому, що стосується вантажних/пасажирських перевезень • Підвищення ефективності аеропортів у тому, що стосується вантажних/пасажирських перевезень • Кількість бенефіціарів, в яких покращився доступ до: <ul style="list-style-type: none"> ○ послуг водопостачання ○ іригаційних послуг ○ міського транспорту ○ послуг каналізації ○ послуг ТПВ ○ централізованого опалення ○ тощо • Кількість клієнтів, у яких покращилися показники безпеки • Кількість клієнтів, у яких зросла цифрова зрілість • Підвищення економічної IRR порівняно з базовим рівнем • Підвищення ефективності та надійності надання послуг порівняно з базовим рівнем | <ul style="list-style-type: none"> • Показник індексу якості доріг (Road Quality Index) • Показник індексу ефективності залізничних послуг (Rail Service Efficiency Index) • Показник індексу ефективності авіаційних послуг (Aviation Service Efficiency Index) • Показник індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index) • Показники управління |
|---|---|--|



Методологія моніторингу (2/3)

Стратегічні цілі

Показники для відстеження

Контекстні показники

Outputs

Outcomes (згідно зі стратегіями для окремих країн)

Вплив

2. Розширення кліматичної та природоохоронної діяльності

- Нова/відремонтована/розширена інфраструктура, яка впроваджує низьковуглецеві рішення (кількість одиниць енергоефективного житла, парку електромобілів, потужностей з виробництва сталого пального для авіаційного і морського транспорту тощо)
- Нова/відремонтована/розширена інфраструктура, яка підтримує принципи циркулярної економіки (наприклад, кількість заводів з переробки відходів на енергію)
- Інтегровані в інфраструктуру рішення на основі природи
- Кількість заходів у сфері підтримки реформ і розбудови спроможності, які сприяють впровадженню низько вуглецевої інфраструктури, використанню ВДЕ та ресурсоефективності
- Кількість виконаних ПДЗМ
- Кількість випущених «зелених» облігацій

- Обсяг скорочення або уникнення викидів у CO₂-еквіваленті (т/рік)
- Загальний обсяг скорочення викидів в атмосферу (тонн оксидів азоту та сірки, твердих частинок (PM) на рік)
- Економія первинної енергії (ГВт/рік)
- Обсяг теплової енергії, виробленої з ВДЕ (ГВт/рік)
- Обсяг електричної енергії, виробленої з ВДЕ (МВтгод/рік)
- Обсяг зекономленої, повторно використаної та/або переробленої води (м³/рік)
- Очищений, уникнений або скорочений обсяг стічних вод (м³/рік)
- Рекуперовані або повторно використані ресурси (м³/рік, т/рік)
- Відходи, що не потрапили на звалища (т/рік)
- Кількість клієнтів/стейкхолдерів, які впроваджують низьковуглецеві інфраструктурні рішення
- Кількість прийнятих ПДЗМ і узятих зобов'язань щодо реалізації тригерних проєктів
- Кількість виконаних ПДЗМ, які призвели до реалізації повторних проєктів
- Відновлені, покращені або розширені природні середовища (наприклад, площа території, довжина річки, кількість проєктів)

- Енергетичні викиди CO₂ на одиницю ВВП
- Середній річний обсяг викидів PM_{2,5}
- Споживання енергії на душу населення житловими, комерційними і публічними послугами
- Показники управління
- Енергетичні викиди CO₂ на душу населення
- Ефективність використання водних ресурсів (сектори/країни)

Методологія моніторингу (3/3)



European Bank
for Reconstruction and Development

Стратегічні цілі

Показники для відстеження

Контекстні показники

Outputs

Outcomes (згідно зі стратегіями для окремих країн)

Вплив

3. Посилення стійкості

- Відремонтована, розширена чи зроблена більш стійкою інфраструктура (наприклад, у км додаткової мережі)
- Нова/відремонтована/розширена інфраструктура для підтримки кліматичної адаптації (наприклад, морський/річковий береговий захист від повеней, міські дренажні системи, повторне використання води)
- Кількість клієнтів, яким надається підтримка ліквідності
- Кількість клієнтів, які прийняли пов'язані із забезпеченням стійкості плани розвитку корпоративного управління та плани дій у сфері корпоративного управління
- Кількість клієнтів, які покращили свої практичні підходи у сфері стійкості (включно з адаптацією до кліматичних змін)
- Кількість заходів з розбудови спроможності для підвищення стійкості (які включають у себе реагування не лише на кліматичні зміни, а й також на стихійні лиха та інші загрози плюс інституційне зміцнення)
- Кількість підтриманих нових платформ у країнах для інвестування у кліматично стійку інфраструктуру
- Кількість клієнтів, які узяли на себе зобов'язання щодо навчання та іншої діяльності з розвитку людського капіталу
- Надані органам влади консультації щодо підходів до забезпечення стійкості

- Кількість клієнтів, які покращили свої показники діяльності та/або ефективності
- Кількість бенефіціарів, які стали більш стійкими до кліматичних шоків
- Кількість бенефіціарів, які зберегли доступ до життєво важливих інфраструктурних послуг

- Вартість ризиків
- Річні втрати внаслідок небезпеки
- Кількість людей з високою вразливістю до кліматичних ризиків
- Оцінка показника якості переходу «стійкість»



Додатки

Додатки

Додаток А: Список абревіатур

Додаток В: Оцінка попередніх стратегій (2019-2023 р.)

- I. Оцінка стратегій для секторів муніципальної та екологічної інфраструктури і транспорту
- II. Кількісна діагностика проєктів і фінансування у попередній період
- III. Операційні показники: інвестиції за секторами
- IV. «Зелені міста» і сприяння ПЗЕ
- V. Приклади успішних інвестицій та реформ
- VI. Уроки, враховані у ССІ на 2025-2029 р.
- VII. Важливість грантового фінансування

Додаток С: Детальний глобальний контекст

- I. Кліматичні зміни
- II. Демографічні зміни та зростання населення
- III. Мобільність, торгівля та логістика

Додаток D: Детальний регіональний контекст

- I. Субсахарська Африка
- II. Україна

Додаток Е: Діджиталізація сталої інфраструктури

Додаток F: Співробітництво з іншими багатосторонніми банками розвитку

Додаток G: Зв'язок з Цілями сталого розвитку



Додаток А – Список аббревіатур

ABI	Річний обсяг інвестицій Банку	ПЗЕ	Перехід до «зеленої» економіки	ПУ	Паризька угода
ШІ	Штучний інтелект	ПГ	Парникові гази	PGII	Партнерство з глобальної інфраструктури та інвестицій
ЦА	Центральна Азія	GI Hub	Глобальний інфраструктурний хаб	PM	Тверді частинки
ЦЄБ	Центральна Європа і країни Балтії	ICAO	Міжнародна організація цивільної авіації	ППП	Публічно-приватне партнерство
CO ₂	Двоокис вуглецю	ICLEI	«Органи місцевого самоврядування за сталість»	УПС	Участь приватного сектору
CO ₂ e	Еквівалент двоокису вуглецю	MEA	Міжнародне енергетичне агентство	ПВП	Потенційний вплив на процес переходу
D&B	Проектування та будівництво («design and build»)	МФО	Міжнародні фінансові організації	ВНВП	Відновлювані та низьковуглецеві види
E&S	Екологія та соціальна сфера	ММО	Міжнародна морська організація	SAF	Екологічне авіаційне паливо
ЄБРР	Європейський банк реконструкції та розвитку	IoT	Інтернет речей	СПК	Стратегічна програма капіталу
СЄК	Східна Європа та Кавказ	ISO	Міжнародна організація стандартизації	ЦСР	Цілі сталого розвитку
ESG	Екологія, соціальна сфера та управління	CCI	Стратегія для сектору інфраструктури	ПСЕ	Південно-Східна Європа
CSE	Стратегія для сектору енергетики	км	Кілометри	ПСС	Південне та Східне Середземномор'я
ЕСП	Екологічна та соціальна політика	кт	Кілотонни	GCI	Група сталої інфраструктури
ОВП	Очікуваний вплив на процес переходу	ЛАК	Латинська Америка і Кариби	SMART	Програма допомоги керівництву ДП у проведенні реформ і трансформації
ЄС	Європейський Союз	LPI	Індекс ефективності логістики	ДП	Державні підприємства
EV	Електромобіль	м ³	Кубічні метри	ССА	Субсахарська Африка
ПІІ	Прямі іноземні інвестиції	ББР	Багатосторонній банк розвитку	ТС	Технічне співробітництво
G20	Група 20 індустріалізованих країн	МтCO ₂	Мегатонни CO ₂	ЗВП	Загальна вартість проєктів
G7	Група 7 індустріалізованих країн	NbS	Рішення на основі природи	ООН	Організація Об'єднаних Націй
ГЗНХ	Гендерно-зумовлене насильство і харасмент	O&M	Експлуатація та обслуговування	UNECE	Європейська економічна комісія (ЄЕК) ООН
ПДЗМ	План дій у рамках програми «Зелені міста»	°C	Градуси Цельсія	ВЕФ	Всесвітній економічний форум
ВВП	Валовий внутрішній продукт	ОЕСР	Організація економічного співробітництва та розвитку	WTE	Перетворення відходів на енергію («waste-to-energy»)

Додаток В (І) – Оцінка попередніх стратегій для транспортного і муніципального секторів у 2019-2023 р.



European Bank
for Reconstruction and Development

З 2019 р. муніципальна інфраструктура забезпечила кращий захист природного середовища у регіонах ЄБРР завдяки наступному:



Економія води
(м³)

214 млн



Очищення стічних вод
(м³)

423 млн



Вторинна переробка/
використання
(т)

102 млн



ТПВ, що не потрапили
на звалища (т)

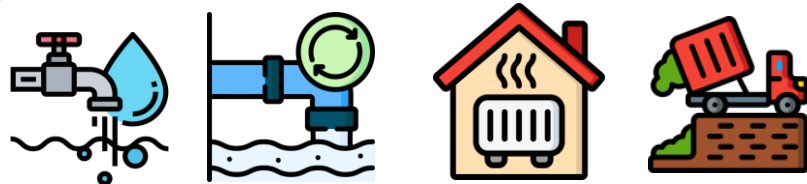
559 тис



За оцінками, на **3,4 млн більше людей** на день користуються міським транспортом



Обсяг викидів скорочувався на **4,1 тис т на рік** у CO₂-еквіваленті з 2019 р.



З 2019 р. наші проекти забезпечили доступ до питної води і послуг водовідведення, покращення централізованого опалення та управління ТПВ для **23 млн людей** **додатково**

З 2019 р. високоякісна транспортна інфраструктура сприяла кращому сполученню громад і торгівлі завдяки доданню наступного:



Автошляхи
(км)

1208



Залізниця
(км)

935



Заміна чи модернізація
транспортного
парку (од.)

6,161



Порти і морські
перевезення
(TEU)

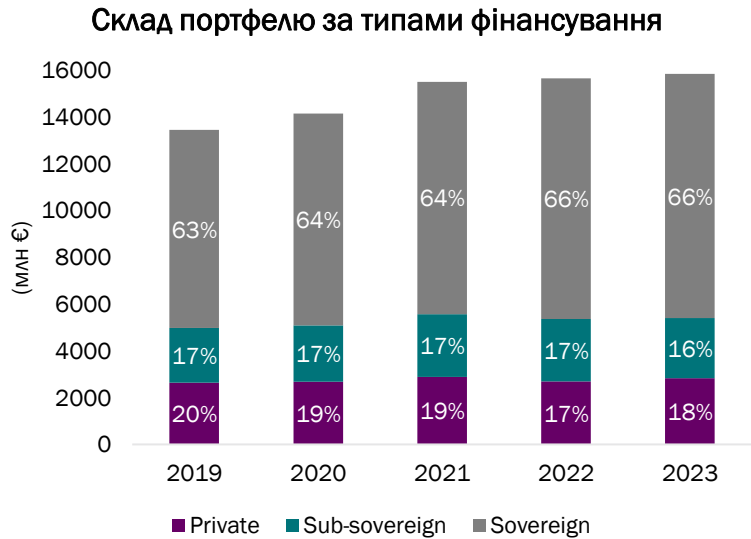
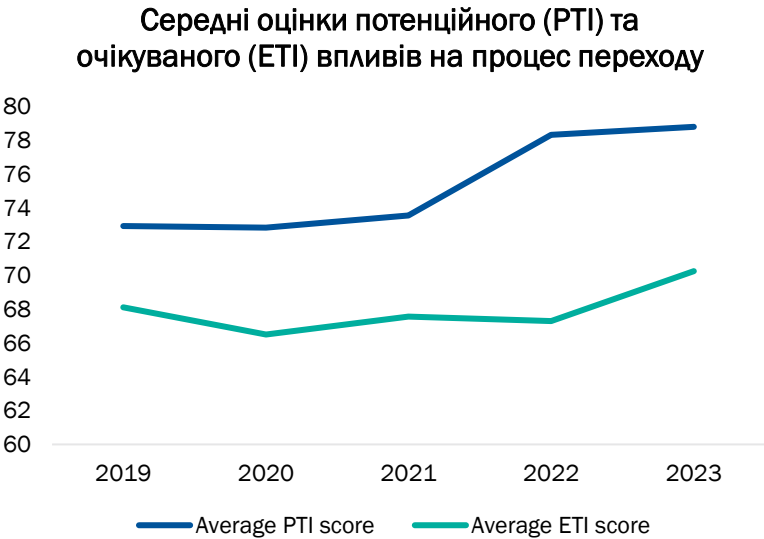
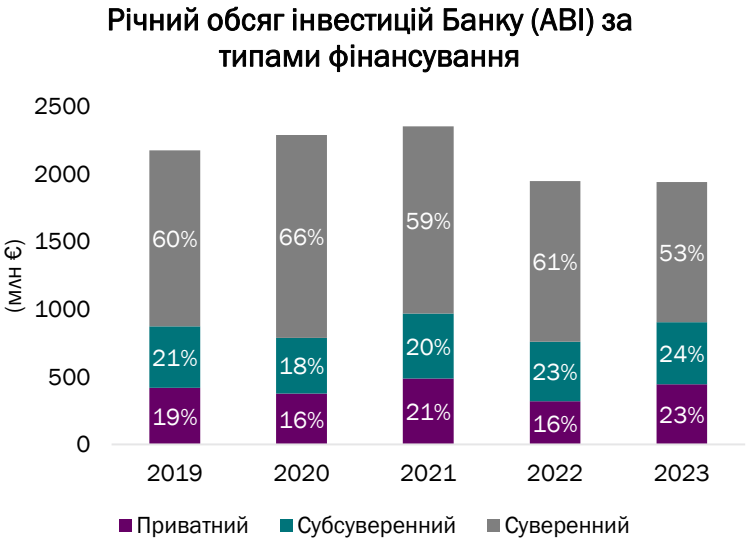
9,3 млн



Авіапасажирів

48,2 млн

Додаток В (II) – Кількісна діагностика проєктів та фінансування у попередній період (2019-2023 р.)

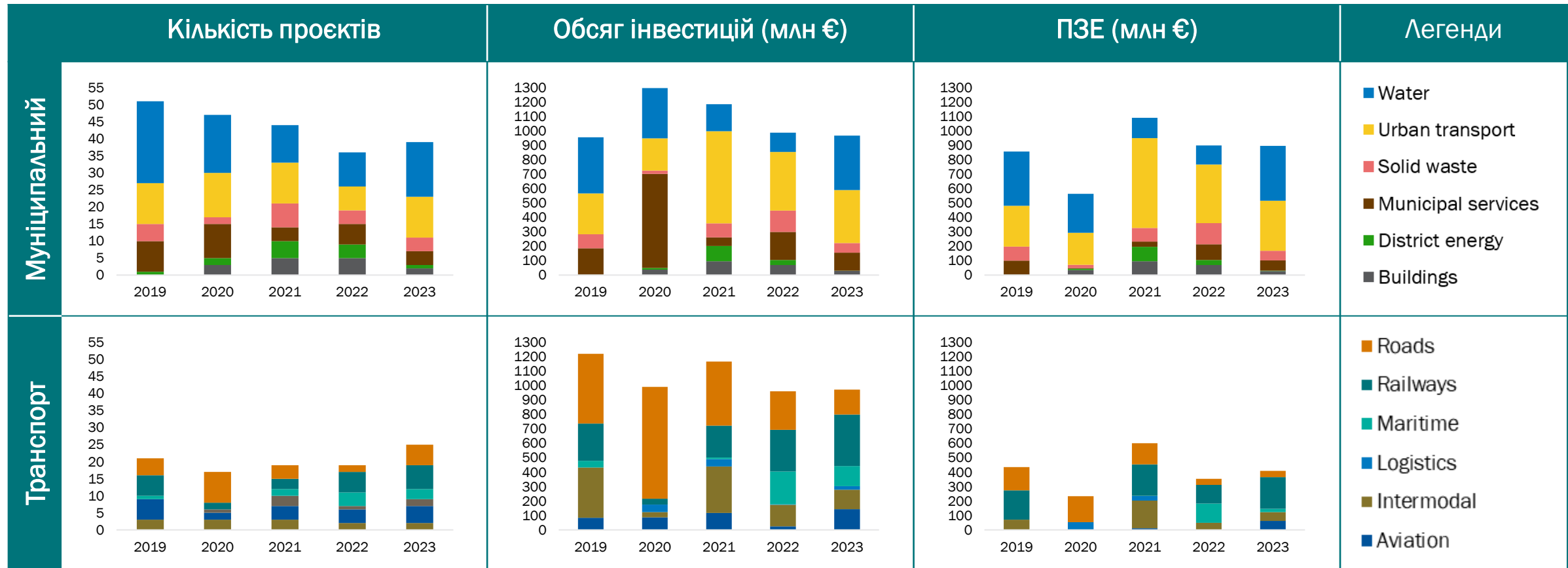


Кумулятивний ABI за регіонами, 2019-2023 р.



- ЄБРР послідовно забезпечував збалансований рівень інвестицій (98% у формі боргових продуктів) у транспортних і муніципальних секторах. ABI і склад портфелю були стабільними протягом останніх 5 років.
- Імплементація цих інвестицій відбувалась дуже ефективно, про що свідчить зростання рівня впливу (PTI) порівняно з попередньою оцінкою (ETI).
- ЄБРР також забезпечив географічне поширення інвестицій (ABI) в усіх основних регіонах.

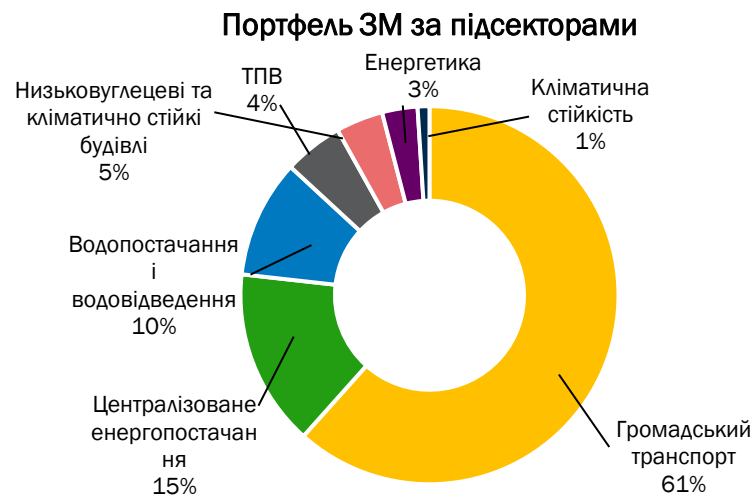
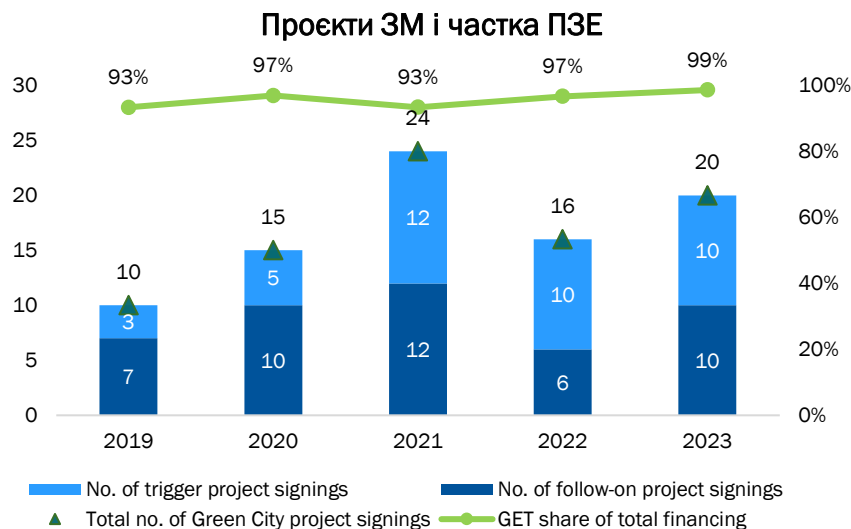
Додаток В (III) – Операційні показники: інвестиції за секторами (2019-2023 р.)



Примітка: муніципальні послуги включають у себе міську регенерацію, медичні заклади/медичне обладнання, підтримку фінансової ліквідності, випуск муніципальних облігацій та різні муніципальні активи

- У муніципальному секторі на проєкти міського транспорту і водопостачання припадає приблизно половина від усього обсягу інвестицій та ПЗЕ. Крім цього, Банк щороку реалізує декілька інших типів проєктів. Кризове реагування Банку відображається у збільшенні кількості проєктів муніципальних послуг у 2020 р.
- Транспортні проєкти, як правило, є більшими за обсягом, ніж муніципальні. Їхній розподіл за підсекторами є більш різноманітним, з різними рівнями активності у підсекторах автодоріг, залізниці, морських перевезень, міжмодальних переходів, логістики та авіації, що є відображенням «тягlosti» великих інвестицій у цьому секторі з року в рік.

Додаток В (IV) – «Зелені міста» і сприяння ПЗЕ

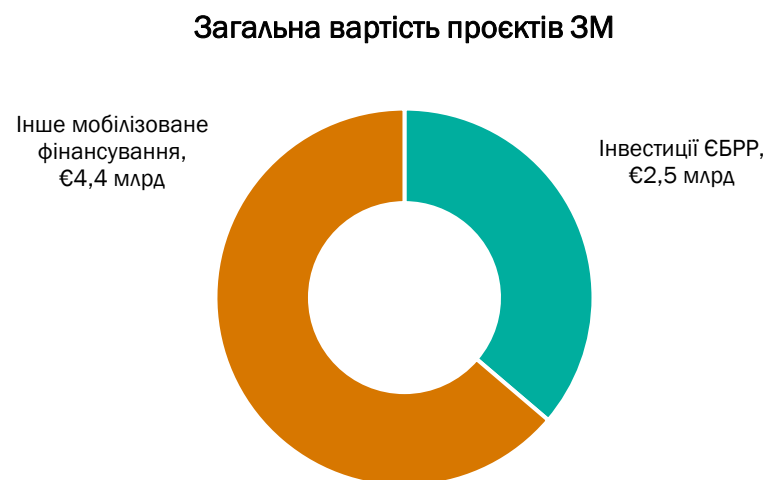
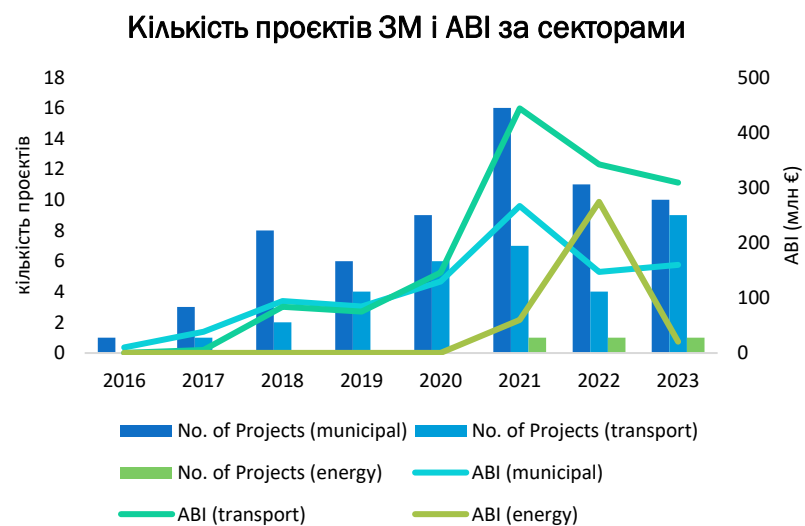


Програма ЄБРР «Зелені міста» (ЗМ) передбачає системний підхід до визначення проєктів та здійснення інвестицій у покращення міської інфраструктури для подолання кліматичних (пом'якшення та адаптація), природних та інших екологічних викликів у містах.

Програма базується на передовій практиці, поєднуючи стратегічне планування ЗМ з інвестиціями, і враховує такі аспекти, як діджиталізація, економічна інклюзія та стійкість.

За період з 2019 р. ЗМ стала флагманською програмою ЄБРР у секторі міського розвитку та має наступні досягнення:

- Станом на 2023 р. у ній брали участь 60 міст, з яких 31 приєдналося з 2019 р.
- Середня частка ПЗЕ у рамках ЗМ – 96% скорочення викидів у CO₂-еквіваленті, що дорівнює ефекту від зменшення кількості автомобілів на дорогах на 1 млн/рік.





Додаток В (V): Приклади успішних інвестицій та реформ (1/2)



Знакові транзакції в муніципальному і транспортному секторах

- У 2023 р. ЄБРР надав кредит €8 млн місту Кишиневу на проєкт вартістю €20 млн, спрямований на **відродження річки Бик та її трансформацію в привабливий актив для жителів та регіону**. Проєкт передбачає фінансування низки рішень, які забезпечать **покращення управління дощовими водами** та їхнім впливом на річку Бик, у тому числі часткову зміну русла та нові **заходи з управління повеневими водами**.
- У 2020 р. ЄБРР надав суверенний кредит €150 млн Марокко і мобілізував грантове фінансування для **будівництва ключових компонентів іригаційної мережі Саїс**. Мета проєкту – сприяти переходу до більш сталого та кліматично стійкого використання поверхневих вод на рівнині Саїс, а також забезпечити значну економію води шляхом впровадження більш ефективної іригаційної системи на рівнині Гарє з **метою пом'якшення негативних впливів дефіциту води зараз і в майбутньому**. Інвестиція забезпечить покращення економічних можливостей завдяки **підвищенню врожайності сільськогосподарських культур і покращенню навичок та працевлаштування чоловіків і жінок, які проживають у менш розвинених регіонах країни**.
- У 2023 р. ЄБРР підтримав **модернізацію та розширення системи управління ТПВ у Північній Македонії** суверенним кредитом €55 млн. Мета проєкту – допомогти країні у будівництві нових і реконструкції існуючих полігонів і звалищ ТПВ, створенні нових станцій перевантаження, центру переробки та інфраструктури збору і транспортування, а також закритті двох звалищ старого типу. Це **перший проєкт у секторі ТПВ Північної Македонії, в якому впроваджуються послуги з управління ТПВ відповідно до стандартів ЄС**.
- У 2022 р. ЄБРР надав суверенний кредит €23,2 млн Косово у рамках пакету фінансування €80 млн на будівництво централізованої сонячної теплової станції, в якій сонячна енергія використовується для централізованого опалення. Після реалізації проєкту Косово стане **першою країною в регіоні Західних Балкан, в якій сонячна енергія використовуватиметься для масового обігріву домів**.
- У 2023 р. ЄБРР об'єднав зусилля з ЄС та Європейським інвестиційним банком, надавши пакет фінансування €2,2 млрд для підтримки **масштабної модернізації ділянки залізниці у Сербії протяжністю 230 км, яка з'єднує Белград з Нишем – другим за розміром містом у країні**. Модернізація дозволить збільшити швидкість руху до 200 км/год і скоротити час подорожі між Белградом і Нишем з нинішніх шости годин до 1 години 40 хвилин. Модернізована ділянка залізниці, яка входить до складу залізної вісі Х Пан'європейського коридору, **сприятиме економічному розвитку Сербії, кращому місцевому та регіональному сполученню та інтеграції, а також більшій конкурентоспроможності залізничного транспорту, особливо в секторі міжнародних і транзитних вантажних перевезень**. Проєкт також включає у себе складову у рамках політичного діалогу, у тому числі план корпоративного розвитку, план дій з корпоративного управління та розбудову регуляторної спроможності.

Флагманська програма ЄБРР «Зелені міста»

- У 2023 р. ЄБРР надав кредит 130 млн марокканських дирхамів (€12 млн) регіону **Гельмім-Уед Нун** у Марокко на **покращення ситуації з питною водою в сільській місцевості та модернізацію чотирьох існуючих станцій очищення стічних вод**. Ця інвестиція стала **першим муніципальним кредитом Банку в Марокко і тригерним проєктом для участі регіону в програмі ЄБРР «Зелені міста»**. Проєкт прискорив реалізацію екологічного порядку денного в Марокко і допоміг країні трансформувати один з її ключових регіонів.
- У 2023 р. ЄБРР збільшив підтримку **«зеленого» транспорту в кантоні Сараєво**, надавши суверенний кредит €25 млн на **будівництво нової трамвайної лінії** з метою розширення існуючої трамвайної мережі приблизно на 50% та прискорення розвитку відповідної частини Сараєво. Нова трамвайна лінія допоможе зменшити затори у кантоні, оскільки більше людей пересядуть з автомобілів на цей більш екологічний та ефективний вид транспорту. Проєкт є вже **сьомою інвестицією у рамках «Зеленого» плану дій ЄБРР для кантону Сараєво**.
- У 2021 р. в рамках **програми «Зелені міста» для міста Душанбе** був підписаний перший проєкт Банку в секторі електричної мобільності обсягом до \$3 млн (близько € 2,7 млн). Метою проєкту, який підтримується Глобальним екологічним фондом, є фінансування закупівлі 100 електромобілів і 30 зарядних станцій приватним оператором таксі. Інвестиція дозволить компанії скоротити викиди CO₂ на 1240 т щороку, сприятиме інклюзивному працевлаштуванню та реалізації візії сталого розвитку міста Душанбе.

Кризове реагування

- У 2020 р. ЄБРР підтримав **надання послуг життєво важливої інфраструктури населенню Марокко під час пандемії Covid-19**, надавши пакет фінансування €300 млн державним комунальним і транспортним підприємствам. Це включало у себе кредити €50 млн для Office National de l'Électricité et de l'Eau Potable, €100 млн – для Société Nationale des Autoroutes du Maroc і €150 млн - для Office National des Aéroports.
- З початку війни в Україні ЄБРР надав фінансування обсягом понад €650 млн для українського інфраструктурного сектору з метою підтримки надання життєво важливих транспортних і муніципальних послуг. Знакові транзакції включали у себе **підтримку ліквідності, фінансування екстрених ремонтів і підтримку капіталу** для Укрзалізниці, зміну призначення суверенного кредиту для Агентства відновлення на **модернізацію ключових автошляхів** між Україною та ЄС, а також фінансування для державного поштового оператора «Укрпошта» і декількох клієнтів у муніципальному і приватному секторах.



Додаток В (V): Приклади успішних інвестицій та реформ (2/2)



Низьковуглецеві рішення

- У травні 2023 р. ЄБРР підписав **проект впровадження електричних автобусів у місті Самарканд (GrCF2 W2 E2)** обсягом \$49 млн (близько €44 млн), метою якого є фінансування закупівлі 100 електробусів з зарядними станціями та створення інфраструктури депо для них. Цей проект є наразі найбільшим проектом у секторі електробусів, який підтримує Банк, і має забезпечити досягнення наступних цілей: (i) скорочення викидів ПГ на 30,6% порівняно з базовим сценарієм “без проекту”; (ii) скорочення вихлопних забруднень повітря і шумового забруднення; та (iii) сприяння міжмодальному переходу від приватного до громадського транспорту.
- У 2020 р. ЄБРР допоміг **місту Дніпру** в центральній частині України в **підвищенні енергоефективності громадських будівель**, надавши кредит €25 млн комунальному підприємству “**Дніпровська муніципальна енергосервісна компанія**”. Кошти цього кредиту ЄБРР будуть використані для співфінансування **ремонту і переобладнання близько 100 будівель**, у тому числі дитсадків, шкіл і поліклінік, які мають значний потенціал підвищення енергоефективності. Кредит є продовженням успішної реалізації пілотного проекту з енергосервісною компанією в Дніпрі у 2020 р., який фінансувався ЄБРР і донорами, і у рамках якого було відремонтовано 33 школи і 48 дитсадків з підвищенням рівнів комфорту та енергоефективності.

Сполучені мережі

- У 2021 р. Банк підтримав придбання і модернізацію **міжнародного аеропорту Алма-Ати** компанією TAV airports, надавши еквівалент €130 млн боргового фінансування. Це стало **найбільшою транзакцією ПІІ у Центральній Азії**.
- У 2023 р. ЄБРР у складі консорціуму міжнародних організацій підтримав **будівництво другого контейнерного терміналу в порті Дам’єтта (Єгипет)** на основі 30-річної концесії. Введення в експлуатацію нового терміналу втричі збільшить контейнерну потужність порту та **покращить його конкурентну позицію в якості стратегічного хабу Східного Середземномор’я**. ЄБРР надав кредит \$125 млн (приблизно €113 млн) у рамках загального пакету фінансування \$455 млн (близько €410 млн).

Підтримка УПС

- У 2020 р. Банк успішно сприяв укладенню фінансової угоди для **концесійного проекту БАКАД** – кільцевої дороги навколо Алма-Ати довжиною 66 км і надав кредит А/В розміром \$350 млн для усунення значного “вузького місця” у транспортній інфраструктурі. Цей проект став **найбільшою транзакцією ДПП у Центральній Азії**.
- У 2021 р. Банк надав фінансування до \$29,6 млн (€25 млн) на будівництво **першого “сухого” порту в Єгипті у місті ім. 6 жовтня** на заході від Каїру у рамках **першого проекту ДПП у секторі**. Цей “сухий” порт функціонуватиме як **доповнення до глибоководних портів** у північних і східних регіонах країни, підтримуючи існуючу портову інфраструктуру та логістичний ринок.
- Проект ДПП з управління ТПВ у місті Белграді став першою **великомасштабною інфраструктурною концесією в Сербії**. У рамках проекту було запроваджено **нову форму фінансування** публічних послуг, які традиційно фінансувались з публічних коштів. Проект передбачає будівництво заводу для генерації енергії з відходів, заводу з переробки відходів від знесення старих будівель, рекультивацію, закриття та подальший догляд за існуючим сміттєзвалищем (яке є одним з найбільших в Європі) та будівництво нового сміттєзвалища.

Підтримка реформ

- У 2021 р. **ЄБРР надав допомогу Уряду Киргизької Республіки** в розробці набору законодавчих рекомендацій щодо **вдосконалення тарифної методології у секторі водопостачання і водовідведення**. У рамках подальшого проекту, узгодженого із стейкхолдерами, у вересні 2023 р. Банк запустив програму технічної допомоги для імплементації цих рекомендацій.
- Проект Банку в **регіоні Гельмім-Уед Нун у Марокко**, спрямований на покращення доступу до питної води у сільській місцевості та модернізацію чотирьох існуючих станцій очищення стічних вод включає у себе компонент спеціалізованої технічної допомоги, мета якого – допомогти регіону у **визначенні належних рішень у сфері експлуатації та технічного обслуговування для забезпечення послуг водопостачання у сільській місцевості**, а також належної моделі управління для повторного використання води, а отже **забезпечення сталості інвестицій**.
- У 2020 р. ЄБРР надав пакет фінансування €300 млн трьом марокканським ДП – ONDA, ADM and ONEE – для підвищення їхньої стійкості та підтримки життєво важливих інфраструктурних послуг у Марокко. У рамках цієї транзакції ЄБРР підтримує **програму реформування сектору ДП в Марокко** шляхом надання спеціалізованої технічної допомоги, метою якої є розробка та імплементація політики державної власності. Це стане основою для **покращення ефективності, управління та прозорості ДП** у країні. Зазначена технічна допомога також включає у себе конкретні заходи з покращення окремих аспектів діяльності цих трьох ДП.
- За підтримки ЄБРР у 2023 р. Уряд **Казахстану** запровадив **механізм тарифних субсидій для комунальних підприємств**. Цей механізм дозволяє комунальним підприємствам залучати фінансування МФО для масштабних інвестицій, спрямованих на модернізацію критичної інфраструктури, у тому числі в секторах водопостачання і водовідведення, централізованого опалення та розподілу електроенергії.

Додаток В (VI) – Уроки, враховані у CCI на 2025-2029 р.

Досвід реалізації проєктів у 2019-2024 р.



- Інвестиції у публічний сектор можуть створити важливий важіль для критично необхідних галузевих реформ.
- Доступ до донорських коштів там, де вони є необхідними, є критично важливим для досягнення цілей «зеленої» економіки.
- Домінуюча та активна присутність публічного сектору з широким спектром компетенцій та низький рівень УПС. Для багатьох країн адміністрування ДПП є складним завданням через брак досвіду і спроможності.
- Сектор послуг публічної інфраструктури в основному контролюється ДП, між якими часто немає належної координації, що призводить до конфлікту інвестиційних пріоритетів і політик, уповільнення реформ та обмеження інновацій.
- Низька спроможність та обмежені ресурси клієнтів та місцевих органів влади призводять до затримок у реалізації проєктів і ускладнюють збереження талантів та/або розвиток необхідних навичок всередині підприємств та організацій.
- Неможливість залучення всіх стейкхолдерів через пов'язані з цим процесом практичні виклики призводить до недостатньої поінформованості, розуміння та довіри до проєктів, програм і рішень у сфері політики.
- Часто не вистачає фінансування та/або бюджетних коштів для належного утримання існуючих активів та інфраструктурних мереж в секторах муніципальних і транспортних послуг.



Ключові висновки за результатами оцінки для секторів

Для муніципальних проєктів:

- Збільшення кількості повторних інвестицій у рамках ЗМ.
- Підтримка міст ЗМ у процесі фінансової мобілізації.
- Вдосконалення процесів моніторингу та звітності у проєктах ЗМ

Для транспортних проєктів:

- Реалізація проєктів у публічному секторі, як правило, відбувалася із затримками, але проєкти у приватному секторі реалізовувалися у заплановані терміни.
- Зробити декарбонізацію однією з центральних тем.
- Подвоїти зусилля в сфері політичного діалогу для забезпечення кращого інтегрованого планування (наприклад, поєднання будівництва залізничних ліній з модернізацією аеропортів або мережі зарядних станцій з проєктами будівництва доріг).



Уроки, враховані у CCI на 2025-2029 р.



- Підтримка створення добре функціонуючих компаній в публічному секторі, у тому числі підтримка регуляторних і законодавчих реформ, які сприятимуть поступовому збільшенню УПС, конкуренції задля подальшого підвищення ефективності, покращенню послуг та інноваціям; використання та розширення консультаційних послуг з ППП там, де це буде можливим.
- Прогрес в напрямку використання інженерних робіт, закупівлі та контрактів на проєктування та будівництво для спрощення навантаження на публічний сектор і кращого використання знань і досвіду підрядників з приватного сектору.
- Прискорення вибірки кредитних коштів, імплементації проєктів та набуття навичок шляхом розбудови спроможності (технічна допомога), створення національних програм, покращення процесів закупівель (наприклад, шляхом використання процедур ранніх закупівель), а також ефективної взаємодії зі стейкхолдерами та учасниками ринків у приватному секторі.
- Допомога в розбудові компетенцій партнерів у публічному секторі, які не є державними органами (наприклад, ДП або фондів національного добробуту).
- Сприяння встановленню урядами і контролю дотримання сучасних стандартів для кращої охорони здоров'я та праці людей, охорони довкілля та забезпечення більш сталого майбутнього.
- Підтримка створення зрозумілої та прозорої законодавчої та нормативно-правової бази, яка захищатиме інтереси суб'єктів у публічному і приватному секторах.
- Співпраця з системою ББР у підтримці реформ і розбудові спроможності, підготовці проєктів/консультуванні, а також фінансуванні приватного сектору.
- Підтримка здорових механізмів ціноутворення, які справедливо відображають витрати і сприяють інвестиціям.
- Сприяння використанню «зелених» облігацій, а також облігацій та кредитів, прив'язаних до показників сталого розвитку; сприяння використанню місцевих валют у довгостроковому фінансуванні з метою розвитку місцевих ринків капіталу.
- Поглиблення програми ЄБРР «Зелені міста».
- Продовження залучення донорської підтримки для проєктів ТС і співфінансування капітальних інвестицій, які є критично важливими для досягнення цілей проєктів, посилення спроможності в сфері імплементації та підвищення якості моніторингу в ЄБРР.



Додаток В (VII): Важливість грантового фінансування

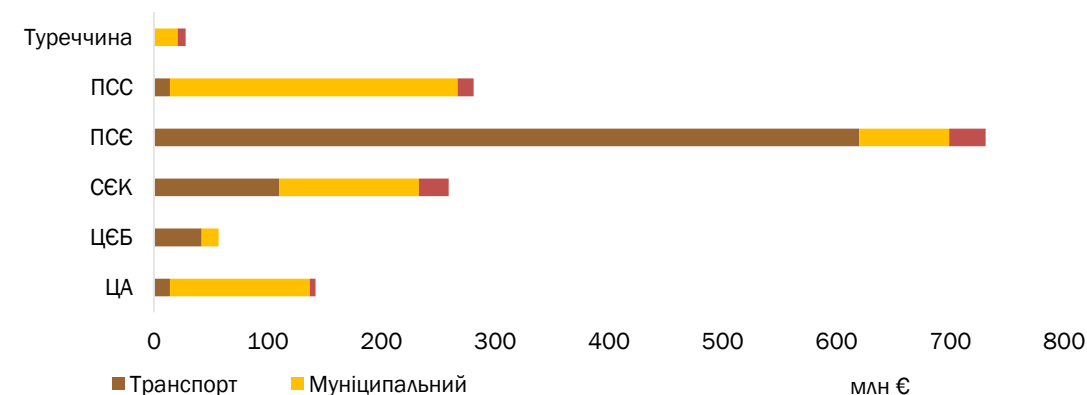
Відносна вага грантових інструментів (2019-2023 р.)



Гранти на підготовку та реалізацію проєктів підтримали процеси передінвестиційного аналізу, закупівель та імплементації, а також нагляд і незалежний моніторинг в інвестиційних проєктах.

Гранти на підтримку реформ і консультації допомогли клієнтам і місцевим та регіональним органам влади у розробці програм корпоративного розвитку та галузевих стратегій реформ, підготовці стратегічних досліджень у таких сферах, як е-мобільність, розробці ПДЗМ і веденні політичного діалогу з різними стейкхолдерами.

Грантове фінансування за секторами і регіонами (2019-2023 р., €1,5 млрд)



Найбільший внесок у транспортному секторі ПСЕ забезпечили інвестиції у публічну інфраструктуру, співфінансовані інвестиційними грантами у рамках Інвестиційної програми для Західних Балкан.

Гранти продовжують відігравати важливу роль в інфраструктурних проєктах у регіонах ЄБРР: у 2019-2023 р. було надано €1,5 млрд у формі різних грантових інструментів. Банк виділив більш ніж €1 млрд на співінвестиційні гранти (68% від загальної суми).

Грантове фінансування супроводжувало понад 60% інвестицій ЄБРР у проєкти транспортної та муніципальної інфраструктури у 2019-2023 р.

Банк вперше використав нові **інноваційні інструменти** (зокрема, запущені у 2022 р. фінансовані та нефінансовані гарантії) для підтримки України та інших регіонів діяльності Банку.

Підтримка у сфері **реформ та управління знаннями** надавалася у таких спільних для всієї діяльності Банку сферах, як «зелена» економіка, інклюзивність і цифрова трансформація.

Прикладами таких заходів, що фінансувалися з грантових коштів, є інтеграція ВДЕ в систему опалення у Монголії, розробка підходів та стратегічних ініціатив у сфері використання електромобілів у регіоні Західних Балкан, регуляторна підтримка ДП у Марокко та міжрегіональний політичний діалог з енергоефективності.

Банк розробив програми кризового реагування на Covid-19 та війну в Україні та готовий реагувати на будь-які кризи в країнах операцій у майбутньому.

Продовжується підтримка у сфері формування політики та реформ для урядів, муніципалітетів і ДП. Зокрема, така нетранзакційна підтримка надаватиметься у таких сферах, як розробка низьковуглецевих стратегій у транспортній інфраструктурі та реформа галузевих ДП, у тому числі комерціалізація та діджиталізація.

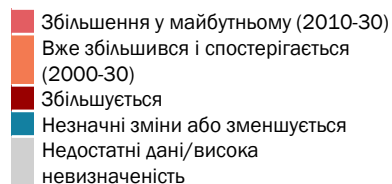
Донорська підтримка залишатиметься важливою частиною фінансування Банку в секторі інфраструктури з використанням різноманітних донорських інструментів для усунення ринкових бар'єрів, розбудови спроможності клієнтів, а також створення сприятливого середовища для досягнення максимального впливу.

Додаток С (І): Кліматичні зміни

Основні глобальні ризики та реагування на них

- Інфраструктура сприяє економічній діяльності. Порушення в її функціонуванні внаслідок фізичних впливів, пов'язаних з кліматом, зокрема екстремальних поведень або тривалої спеки тощо може спричинити прямі (активи, люди, джерела засобів для існування) та непрямі втрати, а також завдавати шкоду довгостроковому економічному і соціальному розвитку.
- Світова база даних про поведні (2022) містить отримані з супутників у 2000-2015 р. дані про поведні, які відбувалися у окремих країнах і регіонах, а також моделювання до 2030 р. Більшість кліматичних явищ і подій спричинені людиною, при цьому багато країн у регіоні ЄБРР потерпають від них набагато більше, ніж інші. Зокрема, у багатьох країнах ЄБРР поведні відбуваються і відбуватимуться набагато частіше, ніж в інших країнах.

Світовий ризик поведней¹

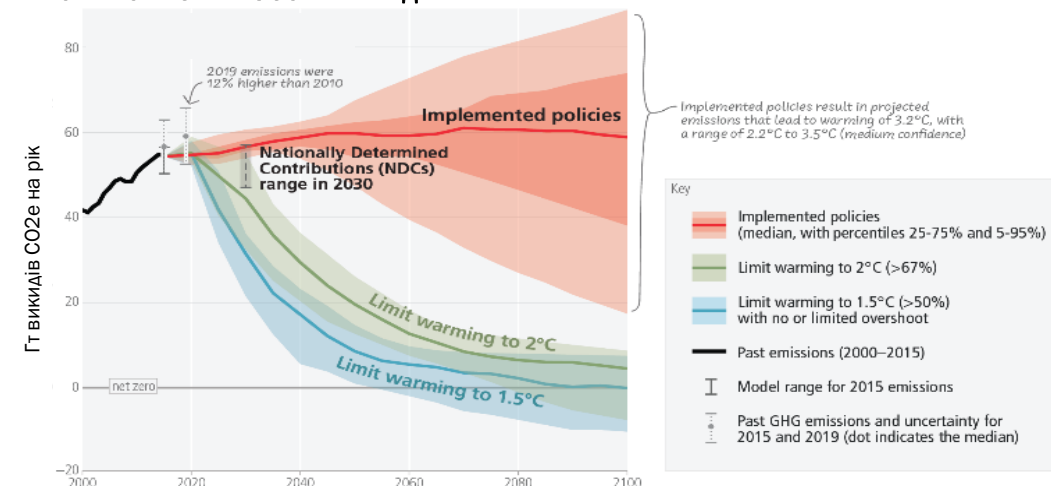


- Паризька угода має на меті не дати світовій температурі зрости більш ніж 1,5°C і станом на сьогодні має широкую підтримку, багато країн вже реалізують національні плани пом'якшення та адаптації до кліматичних змін відповідно до ПУ.
- ЄБРР також узяв на себе зобов'язання дотримуватися вимог ПУ в своїй діяльності та забезпечити «зеленість» не менше 50% своїх інвестицій до 2025 р. Тим часом усі БР нещодавно опублікували спільну заяву про збільшення фінансування для розширення позитивних впливів у кліматичній сфері, посилення співробітництва на рівні окремих країн, а також збільшення обсягів співфінансування і залучення приватного сектору. Це відбулося на 28-й Конференції Сторін РКЗК ООН у Дубаї.

Потреба у збільшенні кліматичного фінансування

- Стратегії утримання світової температури на цільовому рівні ПУ вимагає швидкого і глибокого скорочення викидів ПГ в усіх секторах.² При веденні «business as usual» (поточна політика) прогнозується потепління на 3,2°C.

Чистий світовий обсяг викидів ПГ²



- Хоча світовий обсяг кліматичного фінансування зріс більш ніж удвічі (з \$0,65 трлн у 2019-20 р. до \$1,27 трлн у 2021-22 р.), цього недостатньо для виходу на оцінюваний річний рівень потреб у \$9 трлн до 2030.³ Крім цього, оскільки більша частина коштів спрямовується на пом'якшення, фінансовий розрив у сфері адаптації збільшується, і потреби в ньому за оцінками є у 10-18 разів більшими, ніж поточний обсяг фінансування у публічному секторі.⁴

¹ Global Flood Database (2022), Global Flood Database. <https://global-flood-database.cloudtostreet.ai/> ² Intergovernmental Panel on Climate Change (2023), AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023, Geneva, Switzerland. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>.

³ Climate Policy Initiative (2023), Global Landscape of Climate Finance 2023, San Francisco, CA. <https://www.climatepolicyinitiative.org/publication/global-landscape-of-climate-finance-2023/>.

⁴ UN Environment Programme (2023), Adaptation Gap Report 2023, Nairobi. https://www.unep.org/resources/adaptation-gap-report-2023?gclid=CjwKAAJbLhAxEiwAfGfndDV_yDQyqkHYpFvYvTUowvb3TqP-R9r0_naSS-wDe-IJHRgzl9FDhoCIMYQAvD_BwE.

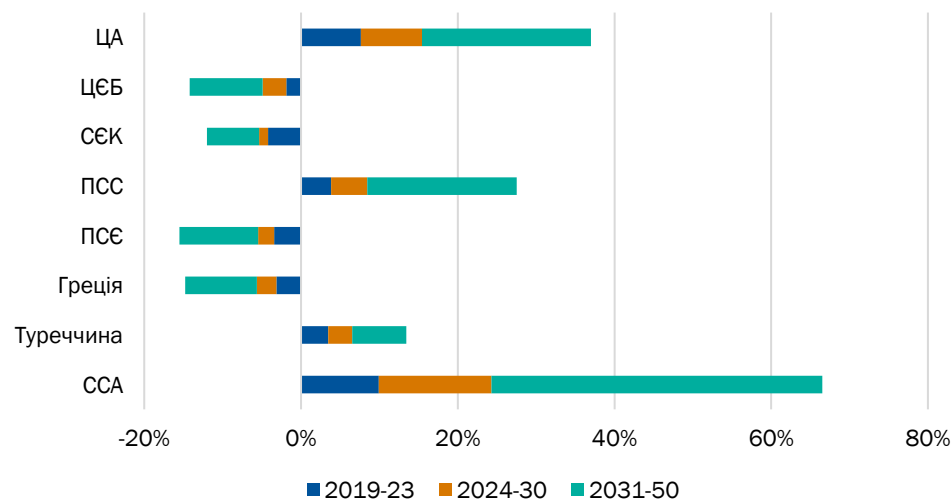


Додаток С (II): Демографічні зміни та зростання населення

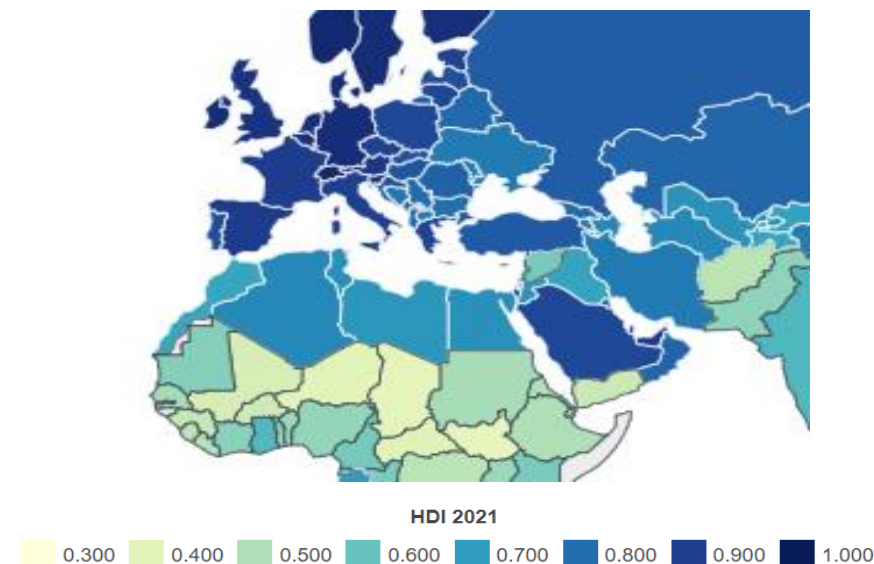
Зростання та старіння населення

- Попит на муніципальні і транспортні послуги чітко пов'язаний з динамікою чисельності населення. У деяких регіонах, зокрема Субсахарській Африці та ЦА, темпи зростання чисельності населення є високими, тоді як в інших частинах світу і Європи, зокрема Болгарії, спостерігається слабше зростання або навіть зменшення.
- Кількість людей у віці 65 років і старше стрімко зростає в усіх регіонах світу, у тому числі завдяки загальному доступу до системи охорони здоров'я. Очікується, що цей тренд зберігатиметься протягом наступних трьох десятиліть,¹ а отже до 2050 р. кількість людей похилого віку подвоїться. Таке швидке старіння населення призведе до зростання потреб у соціальній (медичній) підтримці, змін у структурі домогосподарств (декілька поколінь проживатимуть разом) та змін у вимогах до послуг громадського та іншого транспорту, а також муніципальних послуг. Демографічні зміни разом з технологічним прогресом також обумовлюють зміни у сфері зайнятості, де збільшується кількість людей, які працюють віддалено і за гнучкими графіками.

Зростання населення у 2019-2023 р. та прогноз²



Індекс людського розвитку за країнами (2024 р.)³



¹ UN Department of Economic and Social Affairs (2023). World Social Report 2023: Leaving No One Behind in an Ageing World, New York. <https://desapublications.un.org/publications/world-social-report-2023-leaving-no-one-behind-ageing-world>.

² <https://databank.worldbank.org/source/population-estimates-and-projections#>

³ <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/hdi-by-country>.

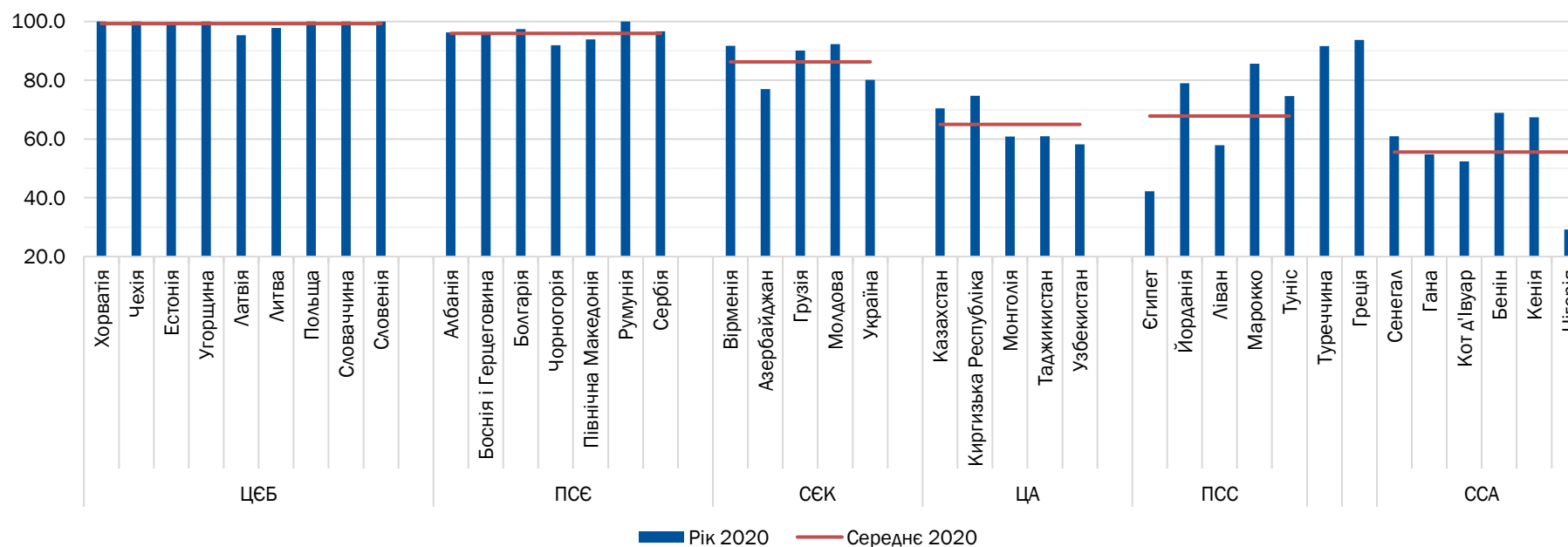


Додаток С (III): Мобільність, торгівля і логістика

Торгівля і логістика

- Торгівля є важливим фактором національного економічного розвитку, оскільки забезпечує зростання продуктивності через товарообмін. Транспорт, у свою чергу, є ключовим фактором у розвитку торгівлі та ПІІ, оскільки дає ринкам, що розвиваються, можливість інтегруватися у світову економіку.
- Ефективна торгівля забезпечує прискорення руху (імпорту та експорту) товарів, який залежить не лише від якості інфраструктури між двома країнами, які торгують між собою, а й від розвитку ширшої торговельної і транспортної мережі та систем управління. Рейтинг Світового банку Doing Business враховує часові та фінансові витрати (без урахування тарифів), пов'язані з оформленням необхідних документів, дотриманням процедур перетину кордонів та внутрішніми перевезеннями у загальному процесі експорту або імпорту товарів. Цей рейтинг відображає абсолютний рівень якості регулювання за шкалою від 0 до 100

Рейтинг Світового банку Doing Business 2020 р.¹



- Є тісний зв'язок між ефективністю логістики та розвитком торгівлі, зростанням експорту і залученням ПІІ.
- Реконфігурація глобальних ланцюжків постачання, яка відбулася нещодавно, відкриває для країн ЄБРР нові можливості, оскільки іноземні інвестори намагатимуться диверсифікувати їхніх постачальників

¹ World Bank (2019). *Doing Business 2020 : Comparing Business Regulation in 190 Economies*, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/688761571934946384/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies>



Додаток D: Субсахарська Африка

Загальний огляд

За оцінками Світового банку, країнам ССА **необхідно подвоїти інвестиції в інфраструктуру, пов'язану з досягненням ЦСР**, тобто з сьогоднішніх 3,5% ВВП до 7,1%.¹

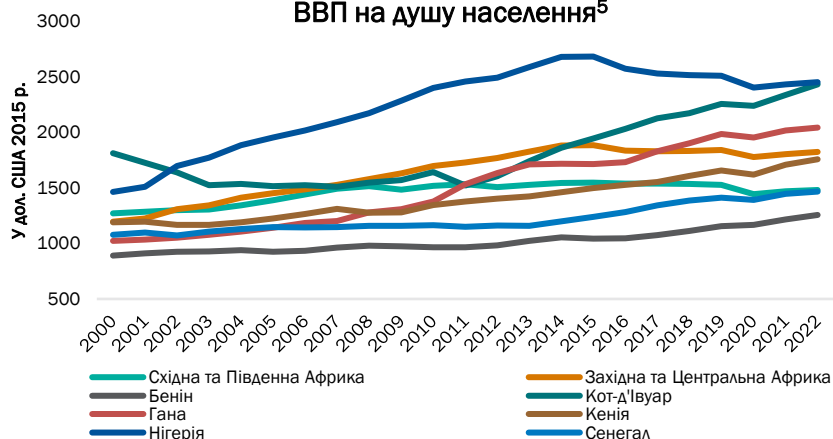
Темпи зростання населення залишаються різними у різних частинах континенту. У Гані та Кенії населення збільшилося на 1,9% у 2022 р., тоді як у Беніні – на 2,7%.²

До міських зон в Африці перемістяться додатково 1 млрд людей до 2050 р. За оцінками експертів, населення міст зросте втричі, а **кількість мегаполісів** – щільно заселених зон з населенням 10 млн чи більше — **збільшиться** з поточних трьох (Каїр, Кіншаса і Лагос) до 14 до 2050 р.³

Частка населення міст у загальній чисельності населення⁴

Країна	2000	2022
Сенегал	40%	49%
Гана	44%	59%
Кот-д'Івуар	35%	53%
Бенін	38%	50%
Кенія	20%	29%
Нігерія	35%	54%

ВВП на душу населення⁵



Особливості інфраструктурного сектору в Африці



Дорожній сектор продовжує забезпечувати близько 80% вантажних і 90% пасажирських перевезень в Африці, при цьому 53% доріг залишаються ґрунтовими, і на цей континент припадає приблизно одна п'ята від кількості загиблих у ДТП в усьому світі.⁶



Викиди від транспорту в ССА зросли до **156 т CO₂** за період з 2002 по 2016 р., зокрема на 153% у Гані та на 123% у Кенії.⁷ Для досягнення поставлених кліматичних цілей близько 40% автотранспортного парку в Африці має стати електричним до 2040 р.⁷



Сектор морських контейнерних перевезень стикнувся з багатьма викликами з 2020 р. в усьому світі. У регіоні ССА також спостерігалось падіння обсягів експорту та імпорту в 2020 р. порівняно з 2019 р., але пізніше ситуація почала виправлятися.⁸



Прогнозований темп зростання обсягу авіаперевезень в Африці перевищить середньосвітовий і сягне 7,4% до 2023.⁹ Доступність води в ССА покращується, але ситуація все ще є дуже різною у різних країнах і навіть у різних регіонах окремих країн.¹⁰ Наприклад, у Кот-д'Івуар послуги водопостачання отримують 73% населення у містах і лише 15% - у сільській місцевості. Ще більшою проблемою, як правило, є відсутність каналізації.



Сукупний дефіцит житла у Сенегалі, Гані, Кот-д'Івуарі, Беніні, Кенії та Нігерії складає 21,5 млн домівок. Більше половини міського населення континенту мешкає у неформальних поселеннях.¹¹



Обсяг відходів у ССА зростає. Очікується, що до 2030 р. він збільшиться з поточних 180 млн т на рік до 269 млн т на рік.¹² Охоплення послугами вивезення ТПВ у ССА становить нижче 50%.



Прогнози кліматичних змін вказують на часті екстремальні підйоми температури, які збільшуватимуть задушливість, призводитимуть до змін у кількості опадів, а також підйому рівня моря приблизно на один метр до кінця цього століття. Особливо вразливими є сільськогосподарські системи, в яких використовується дощова вода, і від яких залежить життя значної кількості населення регіону. Негативні тенденції у сільському господарстві спричинять збільшення темпів міграції з сільської місцевості у міста, посилюючи й без того потужний урбанізаційний тренд. Урбанізація і покращення стандартів життя обумовлять збільшення попиту на кондиціонування будівель, а отже потреб в електроенергії у містах, що вимагатиме модернізації енергосистеми.

Показник	Сенегал	Гана	Кот-д'Івуар	Бенін	Кенія	Нігерія
ВВП на душу населення (у постійних \$ 2015 р.), 2022 р. ⁵	1,465	2,031	2,430	1,226	1,755	2,450
Населення (млн), 2022 р. ¹³	17	33	28	13	54	219
Інвестиції в інфраструктуру (% ВВП) ¹⁴	9.2%	6.5%	4.5%	8.3%	6.8%	4.4%
Інфраструктурний розрив (% ВВП) ¹⁴	2.2%	2.5%	0.8%	3.3%	1.2%	1.1%

¹ World Bank (2019). Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet. <https://hdl.handle.net/10986/31291> ; ² World Bank Data. Population growth (annual %). <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.GROW> ; ³ United Nations (2019). Africa's megacities a magnet for investors. <https://www.un.org/africancity/magazines/april-2019-july-2019/africa/E23-80X99a-megacities-magnet-investors> ; ⁴ World Bank Data. Urban population (% of total population). <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS> ; ⁵ World Bank Data. GDP per capita (constant 2015 US\$). <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD> ; ⁶ African Development Bank (2014). "S Infrastructure Development". In: Tracking Africa's Progress in Figures. <https://www.afdb.org/en/knowledge/publications/tracking-africa%E2%80%99s-progress-in-figures> ; ⁷ African Development Bank (2023). Transport: Toward a more inclusive, safer and cleaner mobility in African Cities. https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/transport-toward-a-more-inclusive-safer-and-cleaner-mobility-in-african-cities_sudap_paper_addb_umdf_2022.pdf ; ⁸ UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport 2023. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf ; ⁹ Boeing (2023). Commercial Market Outlook 2023-2042. <https://www.boeing.com/commercial/market/commercial-market-outlook> ; ¹⁰ WEF (2022). Low water accessibility in Sub-Saharan Africa means children are having to go to wells instead of to school. How big is the problem? <https://www.weforum.org/agenda/2022/09/water-accessibility-divide-sub-saharan-africa-visualised/> ; ¹¹ UN Statistics Division (2021). The SDG Report 2021 Extended Report: Goal 11. https://stats.un.org/sdgs/report/2021/extended-report/Goal%2011_final.pdf ; ¹² Adedera et al. (2023). "Municipal Solid Waste Collection and Coverage Rates in Sub-Saharan African Countries: A Comprehensive Systematic Review and Meta-Analysis" Waste 2023, 1(2), 389-413; <https://doi.org/10.3390/waste1020024> ; ¹³ World Bank Data. Population, total. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL> ; ¹⁴ Global Infrastructure Hub (GI Hub), 2018. Global Infrastructure Outlook, Sydney. <https://www.gihub.org/>

Додаток D: Україна



European Bank
for Reconstruction and Development

Вплив розв'язаної Росією війни на інфраструктуру і населення України¹



Конфлікт, що триває в Україні, завдав значної шкоди інфраструктурі та населенню. Станом на грудень 2023 р. змушені були покинути свої домівки близько 9,6 млн людей, з яких 5,9 млн наразі знаходяться в Європі та 3,7 млн переїхали до інших регіонів України. Люди втратили доступ до базових послуг і економічних можливостей, при цьому найбільшого негативного впливу зазнали жінки та групи, які й раніше не отримували послуги в достатньому обсязі.

Пряма шкода, завдана за два роки війни будівлям та інфраструктурі, оцінюється у \$152 млрд (близько €137 млрд). Житло і транспорт постраждали найбільше: пошкоджено 10% житлового фонду, 8400 км доріг та понад 50 км залізничних шляхів. Муніципальний сектор також зазнав суттєвих втрат: пошкоджено 207 очисних і насосних станцій питної води, а також 234 очисні та насосні станції каналізаційної системи.

Інвестиційні та політичні пріоритети в Україні на наступні 5 років



- У перші роки відновлення діяльність у **житловому секторі** має бути зосереджена на оперативному ремонті та реконструкції пошкоджених будівель з подальшою заміною застарілих та енергетично неефективних будівель.
- У **транспортному секторі** слід зосередитися на ремонті та реконструкції внутрішніх і транскордонних сполучень в усіх під секторах, у тому числі громадському транспорті, а також забезпеченні ефективної підготовки проєктів відновлення.
- У **секторі водопостачання і водовідведення** слід зосередитися на реконструкції пошкодженої інфраструктури та відновленні надання послуг з одночасним підсиленням спроможності відповідних органів та організацій у середньостроковій перспективі.
- У **секторі іригації та управління водними ресурсами** пріоритетними мають стати відновлення пошкоджених систем, заміна активів на територіях, де нещодавно відбулися зміни контролю, а також «краща відбудова» внутрішніх іригаційних систем на сільськогосподарських підприємствах.
- В інших секторах **муніципальних послуг**, у тому числі секторі централізованого опалення і секторі управління ТПВ необхідно забезпечити продовження надання критичних послуг та розчищення уламків і залишків зруйнованих будівель і споруд.
- Інвестиції у публічному секторі мають супроводжуватися галузевими реформами і реформами управління для більшої ефективності майбутнього відновлення.

(млрд \$)	Шкода (прямі втрати внаслідок знищення/ пошкодження)	Збитки (зміни в економічних потоках)	Потреби у 2024- 33 р. (витрати на ремонт і відновлення)
Житловий сектор	55.9	17.4	80.3
Іригація та управління водними ресурсами	0.7	0.7	10.7
Транспорт	33.6	40.7	73.7
Водопостачання і каналізація	4.0	11.6	11.1
Муніципальні послуги	4.9	6.8	11.4

Рекомендації щодо імплементації

- План відновлення і реконструкції для України включає у себе як реагування на нагальні потреби, так і підготовку до досягнення довгострокових цілей.
- Це включає у себе лідерство на найвищому державному рівні, євроінтеграцію та залучення екстреного фінансування.
- Реконструкція має передбачати стратегічну пріоритизацію в усіх секторах з акцентом на стійкості та якості.
- Партнерство з міжнародними союзниками має базуватися на оцінці поточних потреб, узгоджених пріоритетах, спільному плануванні, фінансовій підзвітності та ефективній координації.
- Потрібні нові фінансові підходи, такі як фонди відновлення, програми ремонтів, «зелені» або прив'язані до показників сталого розвитку облігації та кредити, спеціальне страхування та субсуверенні кредити.
- Також є важливою розбудова спроможності у сфері підготовки проєктів, у тому числі підготовка місцевих експертів та груп реалізації проєктів.

¹ World Bank (2024). Ukraine: Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3). Washington, DC. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099021324115085807/p1801741bea12c012189ca16d95d8c2556a>



Додаток Е: Діджиталізація сталої інфраструктури

Діджиталізація сталої інфраструктури забезпечує більш розумні, «зелені» та інклюзивні рішення, які покращують життя людей і захищають довкілля

Технології IoT (Інтернету речей)

Пристрої «Інтернету речей» (IoT), зокрема датчики та інше під'єднане обладнання, відіграють основоположну роль у сталій інфраструктурі. Вони збирають дані про все – від патернів дорожнього руху до якості повітря – дозволяючи здійснювати моніторинг у реальному часі та управляти інфраструктурою

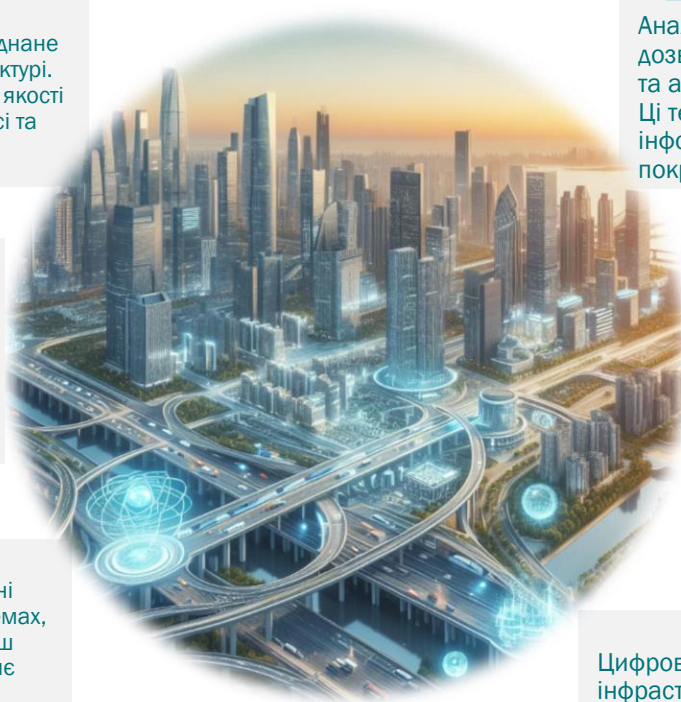
Хмарні та периферійні обчислення

Хмарні обчислення дозволяють масштабувати і зробити більш гнучкою обробку великих датасетів, тоді як граничні обчислення скорочують тривалість процесу, дозволяючи обробляти дані ближче до їхніх джерел, що є важливим для систем, які працюють у реальному часі. Обидві технології є надзвичайно важливими для управління даними та їхньої швидкої обробки у системах «розумних» міст і логістиці.

Покращений зв'язок

Висока швидкість і низькі затримки, особливо при використанні мереж 5G, є важливими для передачі та обробки даних у системах, які працюють в реальному часі. Це забезпечує швидшу та більш надійну комунікацію між підключеними пристроями та дозволяє вирішувати більш складні задачі у різних інфраструктурних ланцюжках вартості.

Діджиталізація здатна трансформувати всі інфраструктурні (муніципальні і транспортні) проекти на кожному етапі їхнього життєвого циклу. При правильній реалізації діджиталізація забезпечує підвищення ефективності та надійності, а також покращення досвіду користувачів, зв'язуючи усіх учасників ланцюжка вартості якісними даними і кращими процесами прийняття рішень.



ШІ та аналітика великих даних

Аналітика на основі ШІ та алгоритмів Big Data дозволяє визначати патерни, передбачати тренди та автоматизувати процеси прийняття рішень. Ці технології допомагають приймати більш інформовані рішення, оптимізувати операції та покращувати послуги на основі аналізу даних.

Автоматизація і робототехніка

Технології смарт-автоматизації підвищують ефективність у багатьох сферах: за допомогою роботів можна автоматизувати складські процеси, тоді як дрони дозволяють оглядати великі та труднодоступні території, а транспортні засоби з автономним керуванням допомагають оптимізувати дорожній рух і громадський транспорт

Технології цифрових двійників та управління будівлями

Цифрові двійники – це віртуальні моделі фізичної інфраструктури, які дозволяють здійснювати моделювання, аналіз і тестування різних сценаріїв у віртуальному середовищі. Це допомагає у впровадженні нових концепцій та технологій в будівництві, управлінні та експлуатації різної інфраструктури.

Цифровий підхід ЄБРР

Цифровий підхід ЄБРР передбачає зосередженість на **трьох сферах**:

- Розгортання важливої цифрової інфраструктури та основи для надання послуг
- Сприяння цифровій адаптації в організаціях
- Підтримка інновацій серед організацій «digital-first».

Врахування аспектів діджиталізації в інфраструктурних проєктах є одним з ключових пріоритетів у рамках зосередженості Банку на адаптації.

Кібербезпека в інфраструктурному секторі

У міру того, як інфраструктурний сектор стає все більш взаємозв'язаним, надійна кібербезпека стає все більш важливим фактором забезпечення стійкості, безперебійної діяльності, безпеки критичної інфраструктури і цілісності даних.



Додаток F: Співробітництво з іншими багатосторонніми банками розвитку



European Bank
for Reconstruction and Development

Рух у напрямку «кращої, більшої та ефективнішої» системи ББР з метою колективного збільшення глобальних зусиль у реагуванні на численні кризи, які відбуваються у світі

Спільне зобов'язання ББР щодо посилення співпраці¹

Узгодженість Стратегії з ключовими пріоритетами

Збільшення спроможності ББР надавати фінансування та мобілізації приватного сектору

Підготовка проєктів PPP і мобілізація приватного сектору; програма SMART для поліпшення діяльності ДП; інструменти розподілу ризику

Розширення спільних дій у кліматичній сфері

Відповідність Паризькій угоді, акцент на загальній стійкості на основі «системного» мислення та врахування природних елементів в інфраструктурі

Посилення співпраці та співфінансування на рівні країн

Взаємодоповнюваність з іншими ББР (наприклад, ЄІБ) через співфінансування, внесок у стратегічно важливі проєкти (наприклад, мережу TEN ЕС, підтримка EU Global Gateway, G7 PGII та G20 QII), співпраця з містами через програму 3М

Підвищення ефективності розвитку і впливів

Методологія моніторингу, що відповідає найкращій практиці ББР

Стратегія доповнює унікальну позицію ЄБРР у спільноті ББР

1. Інтегрований підхід до муніципального і транспортного секторів

Ця Стратегія є першою секторальною стратегією у групі з десяти найбільших ББР², яка передбачає інтегрований підхід до муніципального і транспортного секторів в якості єдиної комплексної стратегії. Це дозволяє ЄБРР посилити вплив від реалізації проєктів за рахунок досягнення синергії та збільшення корисності в обох секторах.

2. Надання субсуверенних кредитів

Основні мережі муніципальної інфраструктури та надання відповідних послуг часто фінансуються з публічних бюджетів. ЄБРР надає критично важливе фінансування у цих сферах, зокрема на субсуверенному рівні, використовуючи добре перевірені та розвинені моделі для забезпечення ефективного надання публічних послуг. Договори громадських послуг та інші форми договорів з оплатою на основі фактичних результатів можуть використовуватися як інструмент комерціалізації громадських послуг і розбудови кредитоспроможності для залучення субсуверенних інвестицій.

3. Роль у відновленні та реконструкції України

ЄБРР як найбільший інвестиційний інвестор в Україні виділив для української економіки €1,7 млрд у 2022 р. та €2,1 млрд у 2023 р. Фінансування для транспортного і муніципального секторів склало 11,4% від загального обсягу за цей період, враховуючи значні пошкодження у цих секторах.³

Після затвердження збільшення капіталу наприкінці 2023 р. Банк планує продовжувати потужну підтримку України у найближчому майбутньому. Реагування на нагальні потреби у відновленні та відбудові може вимагати відносно більшої частки фінансування публічного сектору в короткостроковій перспективі з залученням пільгових ресурсів, тоді як у довгостроковій перспективі країна має орієнтуватися на розбудову «зеленої», стійкої, інклюзивної та цифрової економіки.

[1] ADB, AfDB, AIIB, CEB, EBRD, EIB, IDB, IsDB, NDB, WBG. (2024). Viewpoint Note: MDBs Working as a System for Impact and Scale. <https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZIDB0000577-986313001-135>

[2] ADB, AfDB, AIIB, CEB, EBRD, EIB, IDB, IsDB, NDB, WBG.

[3] Див. більш детальну інформацію у Додатку D.



Додаток Г: Зв'язок з Цілями сталого розвитку

ЦСР ООН – це набір з 17 глобальних цілей та 169 цільових показників, які є «планом досягнення кращого майбутнього для всіх». Діяльність ЄБРР у муніципальному і транспортному секторах прямо сприяє досягненню 15 з 17 ЦСР.



Якості процесу переходу ЄБРР	«Зеленість»																
	Ефективне управління																
	Конкурентоспроможність																
	Інклюзивність																
	Стійкість																
	Інтегрованість																
Внесок інфраструктури	Муніципальна і транспортна																

Технологія мепінгу ЦСР GCI, розроблена силами Банку з залученням спеціалістів GCI та врахуванням стратегій ЄБРР для окремих країн і рекомендацій відділу управління результатами, дозволяє визначати зв'язки між різними елементами проєктів та ЦСР на основі трьох складових: складова 1 – цілі процесу переходу; складова 2 – внесок сектору; і складова 3 – характеристики конкретного проєкту, зокрема Gender SMART або ЗМ. Цей процес базується на принципах мепінгу ЦСР ОЕСР та використовує, як і методології інших ББР, систему гармонізованих індикаторів ЦСР для проєктів у приватному секторі для оцінки зв'язку між впливами від проєктів та досягненням ЦСР.