

SWOT аналіз реалізації проектів ДПП в інфраструктурі в Україні

Основні фактори

ЗМІСТ

стр.

| | |
|--|-----------|
| ВСТУП | 3 |
| 1. СИЛЬНІ ТА СЛАБКІ СТОРОНИ | 5 |
| 2. МОЖЛИВОСТІ ТА ЗАГРОЗИ | 8 |
| 3. НАСЛІДКИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ | 11 |
| 4. НАСТУПНІ КРОКИ | 13 |
| 5. ВИСНОВКИ | 16 |

Україна значно відстає за рівнем розвитку та ефективністю інфраструктури у порівнянні з розвиненими країнами



ОСНОВНОЮ ПРИЧИНОЮ ПОТОЧНОГО СТАНУ ІНФРАСТРУКТУРИ Є ХРОНІЧНЕ **НЕДОФІНАНСУВАННЯ** З ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ ТА **НЕЕФЕКТИВНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНИМ МАЙНОМ**



ОДНИМ З НАЙБІЛЬШ ПРИЙНЯТНИХ СПОСОБІВ ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНИХ ІНВЕСТИЦІЙ У ІНФРАСТРУКТУРУ Є **ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО (ДПП)**



ДЛЯ УСПІШНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ДПП ПРОЕКТІВ НЕОБХІДНА НАЯВНІСТЬ **ДЕКІЛЬКОХ КЛЮЧОВИХ УМОВ**

SWOT-аналіз є аналітичним методом для виявлення внутрішніх (сильні та слабкі сторони) та зовнішніх (можливості та загрози) факторів

Ключові умови необхідні для успішної реалізації ДПП в інфраструктурі України

- ▶ ПОЛІТИЧНА ВОЛЯ, ПІДТРИМКА З БОКУ ДЕРЖАВИ ТА СУСПІЛЬСТВА
- ▶ НАДІЙНА ЮРИДИЧНА БАЗА, ЩО ЗАХИЩАЄ ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРА ТА ЗМЕНШУЄ РИЗИКИ
- ▶ ГНУЧКА СТРУКТУРА ФІНАНСУВАННЯ ЗА РАХУНОК ВЛАСНОГО ТА БОРГОВОГО КАПІТАЛУ
- ▶ ЧЕСНИЙ ТА ВІДКРИТИЙ КОНКУРС
- ▶ ДОСТОВІРНЕ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ
- ▶ СПРАВЕДЛИВИЙ РОЗПОДІЛ РИЗИКІВ МІЖ ПАРТНЕРАМИ
- ▶ ДОСТАТНЬО **ВИСОКИЙ** ОЧІКУВАНИЙ ПРИБУТОК ДЛЯ ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРА

Сильні та слабкі сторони для реалізації проектів ДПП в інфраструктурі України

СИЛЬНІ СТОРОНИ

- Вигідне географічне положення на перетині міжнародних торговельних коридорів, значний транзитний потенціал
- Кваліфікована робоча сила за найнижчою в Європі вартістю
- Фінансова та технічна підтримка з боку міжнародних організацій зі значним досвідом реалізації проектів ДПП у світі
- Нормативна база достатня для успішної реалізації проектів ДПП та її поступове удосконалення
- Наявність гнучкого механізму реалізації ДПП, що дозволяє розглядати різні моделі реалізації проектів, як з точки зору структури фінансування, так і з точки зору розподілу ризиків між партнерами у кожному окремому випадку
- Створення Проектного Офісу з реалізації проектів ДПП в інфраструктурі для підтримки та ефективної реалізації проектів ДПП
- Розробка методологічних та аналітичних матеріалів з реалізації проектів ДПП
- Участь міжнародних консультантів у реалізація пілотних проектів концесії у інфраструктурі та накопичення відповідного досвіду державними органами

СЛАБКІ СТОРОНИ

- Швидка зміна державної політики та законодавчої бази, що ускладнює планування
- Військові дії на території країни, нестабільна політична ситуація, санкції з боку Росії, падіння транзиту
- Нестабільна економічна ситуація, високий рівень інфляції та низька купівельна спроможність населення
- Складність ведення бізнесу, низький рейтинг Doing Business (80 місце за загальним рейтингом 2017, у тому числі 140 місце за отриманням дозволів на будівництво та 130 місце за підключенням до електропостачанням)
- Необхідність значних інвестицій у модернізацію інфраструктури та відсутність ресурсів у державному бюджеті
- Низька операційна ефективність наявної інфраструктури
- Недосконалість механізму реалізації проектів та оцінки їх ефективності, відсутність досвіду та кваліфікованих спеціалістів у реалізації ДПП
- Відсутність стратегії розвитку інфраструктури та визначення пріоритетів для реалізації проектів ДПП
- Декілька різних процедур реалізації проектів ДПП та відсутність чітких критеріїв їх застосування, протиріччя у законодавчій базі
- Відсутність довгострокового бюджетного планування та можливості встановлення «плати за доступність»
- Неєфективна взаємодія між державними та місцевими органами влади, складна процедура погодження проектів через Кабінет міністрів України

Сильні сторони окремих галузей інфраструктури України



ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА

- Вихід до Чорного та Азовського морів, наявність 3 судноплавних річок
- Добре розвинена мережа морських портів (13 портів різного розміру та спеціалізації) з достатніми потужностями
- У багатьох морських портах природні глибини і цілорічна навігація
- АМПУ проводиться систематичне днопоглиблення
- Впровадження вільних тарифів у морських портах з 2013 року
- Прибутковість морських портів
- Кваліфікована робоча сила та управлінський персонал з багаторічним досвідом



АВІАЦІЙНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Привабливе географічне розташування аеропортів відносно світових пасажирських та вантажних потоків, значний транзитний потенціал
- Наявність супровідної інфраструктури та повного спектру сервісних послуг у міжнародних аеропортах
- Наявність висококваліфікованих спеціалістів у авіаційній галузі



ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Провідна роль галузі у транспортній системі країни, що забезпечує близько 80% вантажних і 50% пасажирських перевезень
- Розвинута залізнична мережа на 22 тис. км, 45% з яких електрифіковані
- Велика пропускна спроможність
- Незалежність від погодних умов
- Порівняно стабільний пасажиропотік
- Відносно низька собівартість перевезень, у тому числі за рахунок низької енергоємності
- Прибутковість вантажних перевезень



ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

- Пріоритетна політика держави щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій у галузь
- Розгалужена мережа автомобільних доріг
- Розвинута галузь автомобільних перевезень що забезпечує до 40% пасажирських та до 25% вантажних перевезень
- Існуючі напрацювання та досвід підготовки концесійних проектів у сфері автомобільних доріг (Львів-Краковець, Кільцева дорога навколо м. Києва та ін.)

Слабкі сторони окремих галузей інфраструктури України

СЛАБКІ СТОРОНИ



ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА

- Кліматично обмежений час проходу по річці Дніпро
- Малі глибини для проходу великих суден у більшості портів
- Існуючі договори з приватними партнерами, які не дозволяють здійснювати масштабні інвестиції
- Низька швидкість обробки вантажів у портах
- Високий рівень зносу інфраструктури загального користування, недостатність інвестицій в оновлення портової інфраструктури та відсутність гарантій підтримки глибин
- Необґрунтовано високі ставки портових зборів та негнучкість тарифної політики
- Дефіцит річкового флоту
- Обмеження на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів



АВІАЦІЙНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Низький рівень пасажиропотоку та неповна завантаженість більшості аеропортів
- Недорозвиненість внутрішніх авіаційних перевезень
- Застарілість технічного оснащення аеропортів
- Повільне проходження процедур перетину державного кордону
- Нерозвинена трансферна інфраструктура
- Відносно висока собівартість послуг аеропортів
- Слабо розвинена комерційна інфраструктура аеропортів



ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Незавершена реформа, що передбачає розділення інфраструктури та транспортних послуг
- Відсутність механізму участі приватного партнера у побудові залізничної інфраструктури
- Заборона на концесію магістральних колій
- Відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень
- Збитковість пасажирських перевезень та перехресне субсидування їх за рахунок вантажних
- Невідповідність розвитку мережі прикордонних пунктів та логістичних центрів умовам зростання обсягів торгівлі
- Бюрократичність процедур оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях



ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

- Ряд невирішених питань функціонування платних автомобільних доріг
- Незадовільний стан переважної більшості дорожнього фонду та висока вартість технічного обслуговування
- Порівняно висока вартість автомобільних перевезень
- Розповсюджена практика перевищення максимального навантаження при вантажних перевезеннях
- Недостатнє дорожнє сполучення з іншими видами транспортної інфраструктури

Можливості та загрози при реалізації проектів ДПП в інфраструктурі України

МОЖЛИВОСТІ

- Пожвавлення економіки, підвищення ділової активності та поступовий ріст ВВП України
- Угода про асоціацію та зону вільної торгівлі з ЄС, збільшення долі ЄС та Азії у зовнішній торгівлі України
- Наявність політичної та суспільної підтримки реалізації ДПП в інфраструктурі
- Значний спектр об'єктів інфраструктури для реалізації проектів з приватним бізнесом
- Відкриття нових можливостей участі приватного бізнесу у проектах з стратегічно та соціально важливими об'єктами інфраструктури
- Вільні інвестиційні ресурси на міжнародному ринку капіталу та зацікавленість інвесторів у нових ринках
- Недооціненість активів та можливість значного підвищення вартості у процесі реалізації ДПП
- Розподіл довгострокових ризиків з приватним партнером
- Можливість залучення партнерів, що мають досвід ефективного управління інфраструктурою, високий рівень контролю фінансових ресурсів, стандартів безпеки праці та якості надання послуг
- Розвиток транспортних технологій та підходів до управління інфраструктурою у розвинутих країнах

ЗАГРОЗИ

- Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення
- Конкуренція з альтернативними торговельними шляхами між ЄС та Азією
- Щорічний бюджетний процес та затвердження фінансування проектів ДПП
- Обмежена кількість учасників зацікавлених у реалізації проекту
- Недостовірні дані про приватного партнера або переоцінка ефекту від залучення його до управління інфраструктурними об'єктами
- Переоцінка фінансових можливостей приватного партнера та необхідність залучення додаткового фінансування
- Більш висока вартості приватного капіталу у порівнянні з державним фінансуванням
- Можливе обмеження конкуренції на ринку, дискримінація інших учасників ринку
- Ризик відмови партнера від реалізації проекту
- Сильніша позиція приватного партнера у переговорному процесі при реалізації соціально значимих проектів
- Маніпуляції при залученні партнерів, оцінці та фінансуванні проекту, розрахунку компенсації збитків
- Відсутність гарантій захисту інвестицій, компенсації збитків та виконання своїх зобов'язань державою в обумовлені терміни

Можливості при реалізації проектів ДПП в окремих галузях інфраструктури України

МОЖЛИВОСТІ



ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА

- Підвищення завантаженості морських портів та реалізація транзитного потенціалу
- Дерегуляція у морських портах та прискорення митного та інших видів контролю
- Стабілізація ситуації на міжнародних товарних ринках та ріст цін на основні експортні товари України
- Прийняття нового закону «Про внутрішній водний транспорт»
- Впровадження нової методики розрахунку портових зборів та перспектива зменшення їх розмірів
- Наявність маркетингового досвіду та репутації приватного партнера серед перевізників та вантажовласників для збільшення вантажообігу



АВІАЦІЙНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Можливе скасування візового режиму з ЄС
- Перспектива укладання угода про «Відкрите небо»
- Сертифікація аеропортів у відповідності до норм ЄС
- Лібералізація ринку авіаперевезень, збільшення кількості перевізників та розвиток мережі міжнародних маршрутів
- Наявність якірних перевізників у деяких аеропортах
- Ріст попиту на авіаперевезення разом із ростом купівельної спроможності громадян та стабілізацією безпекової ситуації в країні



ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Процес лібералізація ринку залізничних перевезень та плани лібералізації системи тарифоутворення
- Наявність виробничих потужностей для відновлення залізничного парку
- Значна кількість незадіяної залізничної інфраструктури
- Розвиток інтермодальних перевезень
- Наявність у приватного партнера досвіду ефективного управління, гнучкості та оперативності прийняття рішень, прогресивних методів роботи, сучасною техніки та новітніх технологій для оптимізації залізничної інфраструктури



ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

- Створення Дорожного фонду як одного з можливих джерел фінансування ДПП
- Забезпеченість автомобільними дорогами з твердим покриттям у декілька разів нижча у порівнянні з Європейськими країнами (у 6,5 разів нижче ніж у Німеччині, у 3,3 рази нижче ніж у Польщі)
- Необхідність ремонту 90% існуючих автомобільних доріг
- Необхідність будівництва швидкісних доріг та автобанів

Загрози при реалізації проектів ДПП в окремих галузях інфраструктури України

ЗАГРОЗИ



ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА

- Монополізація ринку окремими портовими операторами
- Державне регулювання ставок портових зборів та тарифів на доступ оператора до причалу
- Тенденція до зменшення вантажопотоків у портах
- Дискримінація окремих перевізників або вантажовласників
- Конфлікти з існуючими партнерами, що мають договори оренди, спільної діяльності
- Відставання розвитку суміжної інфраструктури
- Невиконання державою своїх зобов'язань щодо днопоглиблення
- Технологічні та екологічні аварії через незадовільний технічний стан об'єктів інфраструктури
- Конкуренція з боку морських портів інших країн Чорного моря



АВІАЦІЙНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок погіршення безпеки у країні
- Відсутність попиту та інших стимулів для розвитку регіональних перевезень
- Підвищення рівня вимог до інфраструктури аеропортів та необхідність додаткових інвестицій
- Загострення конкуренції з боку авіаційної інфраструктури сусідніх країн
- Розвиток альтернативного швидкісного транспорту



ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Передача приватному партнеру найбільш привабливих об'єктів інфраструктури
- Продовження перехресного субсидування державою пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень
- Державне регулювання цін перевезення та відсутність компенсації приватному партнеру збитків від занижених тарифів
- Незадовільна якість надання послуг приватним партнером
- Технічні аварії через незадовільний стан інфраструктури загального користування
- Зниження безпеки перевезень за рахунок збільшення кількості учасників ринку



ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

- Відсутність гарантій з боку держави щодо мінімального завантаження автошляхів
- Складність отримання земельних ділянок під будівництво
- Відсутність гарантій довгострокового фінансування з боку держави у зв'язку з короткостроковим бюджетуванням
- Неспроможність забезпечити належний ваговий контроль на дорогах
- Недостатність супровідної інфраструктури вздовж доріг

Співпраця державного та приватного партнера у інфраструктурних проектах є виграшною для всіх сторін



ЗБІЛЬШЕННЯ ДОХОДІВ ТА ПОКРАЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ

- Підвищення вартості активів, збільшення доходів від їх використання, ріст надходжень до бюджету та прискорення росту ВВП
- Збільшення кількості кваліфікованих робочих місць за рахунок підвищення економічної активності та відновлення об'єктів інфраструктури
- Активізація бізнес-процесів за рахунок залучення нового капіталу та партнерства з бізнесом
- Використання успішного, в тому числі міжнародного, досвіду приватного партнера у реалізації та управлінні проектами в інфраструктурі



СКОРОЧЕННЯ ВИТРАТ ТА ОПТИМІЗАЦІЯ

- Скорочення державних витрат на експлуатацію об'єктів інфраструктури, що витрачаються на неефективне управління
- Скорочення витрат на надання послуг та встановлення конкурентних тарифів на послуги
- Оптимізація структури інвестування та залучення недержавного фінансування для інвестицій в об'єкти державного та суспільного значення, оптимізація розподілу ризиків між партнерами
- Забезпечення операційної ефективності об'єктів інфраструктури, використання сучасних, ефективних технологій, спрощення та оптимізація управління та фінансового контролю



ПОЗИТИВНИЙ ЕФЕКТ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ В ЦІЛОМУ

- Залучення сучасних високоефективних технологій у розвиток інфраструктури, що дозволить розвивати економічний потенціал та використовувати географічні переваги України
- Підвищення рівня екологічної безпеки за рахунок дотримання міжнародних екологічних стандартів
- Підтримка розвитку суміжної інфраструктури та соціально важливих об'єктів
- Розвиток форм проектного фінансування
- Підвищення рівня безпеки праці та впровадження міжнародних стандартів та умов праці

Але державно-приватне партнерство в інфраструктурних проектах має і ряд недоліків



СКЛАДНІСТЬ ТА ВИСОКА ВАРТІСТЬ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ

- Складність та довготривалість реалізації проектів ДПП через велику кількість факторів, що впливають на проект за період його існування та необхідність передбачення цих факторів та узгодження всіх умов
- Складність визначення умов, що мають бути дотримані приватним партнером
- Довготривалість зобов'язань партнерів та висока вірогідність перегляду умов договору в процесі реалізації проекту, у зв'язку з неможливістю передбачити всі ризики та умови на весь період співпраці
- Висока вартість процесу реалізації проектів ДПП, що впливає зі складності процесу



РИНКОВІ ТА ФІНАНСОВІ РИЗИКИ

- Більш висока вартість капіталу та прийняття на себе додаткових ризиків приватним партнером передбачатимуть їх компенсацію при реалізації проекту, що може збільшити витрати держави або ціну на послугу для споживача
- Існування обмеженої кількості приватних партнерів, що здатні реалізувати проект, може обмежити конкуренцію, необхідну для економічно ефективного партнерства
- Прибутковість проектів в значній мірі залежить від ринкових факторів та може варіюватися, що може призвести до неможливості компенсації понесених витрат або передчасного припинення проекту
- Можливе зниження рентабельності державних підприємств при передачі приватному інвестору найбільш привабливих об'єктів інфраструктури



ПОЛІТИЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ РИЗИКИ

- Відповідальність держави залишається і громадяни продовжуватимуть розглядати уряд відповідальним за якість послуг
- Проекти можуть бути більш політично або соціально складним для впровадження при необхідності підвищення тарифів, скорочення трудового колективу, виділення землі та / або переселення і т. д.
- Приватний партнер матиме перевагу у досвіді при визначенні умов реалізації проекту та більший доступ до інформації по проекту під час його реалізації, що ускладнить контроль з боку держави та суспільства

Шляхи зменшення ризиків та підвищення привабливості реалізації проектів ДПП в інфраструктурі України (1/2)



ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЧІТКОЇ ПРАВОВОЇ ТА НОРМАТИВНОЇ БАЗИ

- Розробка та законодавче закріплення порядку роботи з проектами ДПП та відносин учасників при реалізації різних моделей ДПП
- Законодавче закріплення заходів держави щодо підтримки приватних партнерів, встановлення принципів і форм державної участі та бюджетного фінансування при реалізації проектів ДПП
- Встановлення та закріплення гарантій прав приватних інвесторів та форм повернення капітальних вкладень, виконання зобов'язань державою, в тому числі щодо підвищення тарифів / справедливого регулювання і т. д.
- Делегування Міністерству інфраструктури прав на самостійне прийняття рішень щодо договорів ДПП в інфраструктурі



ДЕТАЛІЗОВАНИЙ ТА ГНУЧКИЙ ДОГОВІР МІЖ ПАРТНЕРАМИ

- Детальна оцінка та передбачення в угоді максимальної кількості ризиків, що можуть виникнути у процесі реалізації проекту ДПП
- Забезпечення гнучкості договору та можливості його перегляду у разі необхідності пристосувати його до непередбачених обставин
- Чітке визначення у договорі ключові стимулів та вимог до результатів проекту з акцентом на вимоги, які базуються на об'єктивних показниках, що є легкими для контролю, а також вимог до звітності, що ставляться перед приватним партнером для зменшення потенційного дисбалансу у доступі до інформації



ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ПУБЛІЧНІСТЬ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ

- Організація інформаційно-рекламної роботи серед населення та приватних інвесторів, формування консультаційних центрів, що надаватимуть консультаційну та методичну підтримку, проведення конференцій, симпозіумів та виставок, що розкривали б успішний закордонний досвід реалізації проектів ДПП
- Належна комунікаційна політика з місцевим населенням та трудовими колективами державних підприємств, що беруть участь у реалізації проектів ДПП для зменшення впливу політичних факторів та управління сприйняттям трудовими колективами ризиків щодо скорочення персоналу
- Забезпечення публічності та прозорості конкурсу по проектам ДПП серед приватних партнерів

Шляхи зменшення ризиків та підвищення привабливості реалізації проектів ДПП в інфраструктурі України (2/2)



ПІДТРИМКА ЕКСПЕРТИЗИ ДЕРЖАВИ

- Розробка Концепції розвитку ДПП в інфраструктурі, що встановлювала б принципи, визначала зміст та основні напрями реалізації такого механізму фінансування розвитку галузі
- Накопичення та збереження експертизи держави, шляхом створення виконавчого та консультативного органу, що займався б питаннями оцінки, організації та управління проектами ДПП, розробкою питань нормативно-правового характеру, контролем за реалізацією проектів та виконанням сторонами своїх зобов'язань
- Забезпечення підготовки та перепідготовки спеціалістів у сфері оцінки та реалізації інфраструктурних проектів на засадах ДПП, приєднання до ЕРЕС для обміну досвідом з Європейськими партнерами



МЕТОДИЧНА ПІДТРИМКА РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ

- Розробка докладних методичних рекомендацій з реалізації проектів ДПП, а також визначенням реалістичних строків і відповідна організація ресурсів і знань, що допоможе спростити процес реалізації проектів ДПП
- Підготовка програм розвитку окремих галузей інфраструктури та формування загальнодержавної бази проектів, що можуть бути реалізовані на засадах ДПП відповідно до стратегії розвитку інфраструктури
- Закріплення відкритого переліку критеріїв до участі інвесторів у конкурсі на право реалізації інфраструктурного проекту на засадах ДПП
- Розробка типових галузевих форм та зразків угод й іншої документації з ДПП



ЧІТКІ МЕТОДИ ОЦІНКИ ДОЦІЛЬНОСТІ ТА РЕЗУЛЬТАТІВ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ

- Попередня оцінка доцільності додаткових транзакційних витрат на процедуру ДПП у порівнянні з ефектом, що може принести реалізація проекту
- Реалізація проектів лише за певними критеріями мінімального розміру інвестицій, позитивний ефект від реалізації яких може перевищити розмір додаткових транзакційних витрат на їх реалізацію
- Чітке визначення індикаторів успішності проекту, що можуть бути легко пораховані та проаналізовані

Шляхи зменшення ризиків та підвищення привабливості реалізації проектів ДПП в окремих галузях інфраструктури України



ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА

- Заборона на укладання договорів оренди на окремі об'єкти портової інфраструктури, що можуть входити по ЦМК при реалізації проектів ДПП
- Спрощення та зменшення кількості тарифів та зборів, що стягуються з перевізників та вантажовласників
- Удосконалення нормативної бази у річковому транспорті та регулювання будівництва річкових терміналів
- Спрощення доступу суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів



ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Розробка нового Закону «Про залізничний транспорт», що запровадить чіткі правила на ринку залізничних перевезень
- Розробка механізму, що передбачатиме залучення приватного партнера до будівництва та модернізації залізничної інфраструктури
- Завершення розділення інфраструктури та транспортних послуг
- Впровадження механізму повноцінного доступу приватного партнера до інфраструктури
- Завершення тарифної реформи
- Зміна перехресного субсидування пасажирських перевезень на пряме фінансування



АВІАЦІЙНА ІНФРАСТРУКТУРА

- Співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів
- Розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів
- Спрощення процедур перетину кордону
- Підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг
- Забезпечення високого рівня безпеки авіаперевезень



ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА

- Визначення пріоритетних проектів для першочергового залучення приватних інвестицій
- Спрощення процедур оформлення прав користування земельними ділянками для будівництва доріг
- Розробка механізму фінансування проектів ДПП та гарантування мінімального доходу приватному партнеру з боку держави
- Вирішення дискусійних питань та затвердження принципів функціонування платних доріг
- Забезпечення належного вагового контролю на дорогах для уникнення передчасного їх руйнування



Впровадження ДПП є найперспективнішим способом залучення приватних інвестицій у модернізацію інфраструктури України

- ▶ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО Є **НАЙКРАЩОЮ** АЛЬТЕРНАТИВОЮ ПРИВАТИЗАЦІЇ ДЛЯ ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНИХ ІНВЕСТИЦІЙ У СТРАТЕГІЧНІ ІНФРАСТРУКТУРНІ ОБ'ЄКТИ
- ▶ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО ВПРОВАДЖЕННЯ ДПП В ІНФРАСТРУКТУРІ ПОТРІБЕН **СИСТЕМНИЙ** ПІДХІД ТА СТРАТЕГІЧНЕ БАЧЕННЯ ЩОДО **РОЗВИТКУ** ГАЛУЗЕЙ ЗА УЧАСТІ ПРИВАТНОГО КАПІТАЛУ
- ▶ РЕАЛІЗАЦІЯ ПРОЕКТІВ ДПП Є **СКЛАДНИМ** ПРОЦЕСОМ ТА ПЕРЕДБАЧАЄ ВИСОКИЙ РІВЕНЬ **ЕКСПЕРТИЗИ** ДЕРЖАВИ ТА **ВІДПОВІДАЛЬНИЙ** ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ТА КОНТРОЛЮ ПРОЕКТІВ
- ▶ ПРИ ПРАВИЛЬНОМУ УПРАВЛІННІ РИЗИКАМИ, ЩО ВИНИКАЮТЬ ПІД ЧАС РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ДПП, ПАРТНЕРСТВО ПРИНОСИТЬ **ПОЗИТИВНИЙ** ЕФЕКТ УСІМ УЧАСНИКАМ
- ▶ ДЕРЖАВА МАЄ ВРАХОВУВАТИ **ОСОБЛИВОСТІ** КОЖНОЇ ГАЛУЗІ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИ РОЗРОБЦІ ПЛАНУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ТА ОЦІНЦІ ЇХ ДОЦІЛЬНОСТІ І РЕЗУЛЬТАТІВ
- ▶ ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ, ПОЛІТИЧНА ТА МАКРОЕКОНОМІЧНА СИТУАЦІЯ В КРАЇНІ Є **ВАГОМИМ** ФАКТОРОМ, ЩО ВПЛИВАЄ НА **ДОВІРУ** ДО ДЕРЖАВИ ТА РЕАЛІЗАЦІЮ ПРОЕКТІВ ДПП
- ▶ НАДЗВИЧАЙНО ВАЖЛИВОЮ Є **ІНФОРМАЦІЙНА** ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ ЩОДО ДПП, ЯКА ЗМЕНШУЄ ПОЛІТИЧНУ ТА СОЦІАЛЬНУ НАПРУГУ І ЗНИЖУЄ РИЗИКИ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ

S P³ I L N O

PPP MANAGEMENT OFFICE

WWW.SPILNO.IN.UA