

Висновок

за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства проекту «Паливно-заправний комплекс в Міжнародному аеропорту «Бориспіль»

1. Інформація щодо проекту

1.1. Стислий опис ініціатора пропозиції

Ініціатором пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства проекту «Паливно-заправний комплекс в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» (далі – Проект) є ТОВ «Балтік Граунд Сервіс ЮА» (код ЕДРПОУ 37856865; місцезнаходження юридичної особи - 01001, м. Київ, пров. Музейний, будинок 4), яка є українською компанією, заснованою компанією BGS - міжнародним постачальником послуг з наземного обслуговування, заправки авіатранспорту, перевезення наливних небезпечних вантажів і послуг з підготовки і навчання, а також з надання рішень в сфері інформаційних технологій (далі – Ініціатор Пропозиції).

У Техніко-економічному обґрунтуванні (далі – ТЕО) на стор. 13-14 зазначено, що компанія BGS працює в Литві, Латвії, Естонії, Польщі, Чеській Республіці, Німеччині, Росії та Україні; обслуговує національних та міжнародних авіаперевізників в аеропортах Вільнюса, Каунаса, Паланги, Риги, Таллінна, Острави, Модліна, Варшави, Krakova, Катовіце, а також Жуковського, Борисполя, Києва, Одеси і Львова. Щороку BGS обслуговує більше 8 мільйонів пасажирів і 50 000 рейсів; подає понад 500 000 тон авіаційного палива; має майже 200 власних паливозаправників. Компанія є членом Міжнародної ради постачальників послуг з наземного обслуговування повітряних суден при IATA (IGHC), має сертифікат ISO 9001. У 2008 році BGS стала першою в Європі і однією з десяти світових компаній з надання послуг наземного обслуговування, яка була нагороджена сертифікатом якості і безпеки наземного обслуговування, виданими IATA.

Інформація, наведена у ТЕО, дозволяє зробити висновок, що фінансові можливості компанії BGS та її досвід у відповідній сфері свідчать про можливість реалізувати проект «Паливно-заправний комплекс в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

1.2. Мета Проекту, що пропонується для реалізації на умовах державно-приватного партнерства

Мета Проекту полягає у модернізації централізованої системи заправки повітряних суден у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Аеропорт) та забезпечення з її використанням надання послуг, які відповідають стандартам оперативності і якості для паливозаправки у сучасних міжнародних аеропортах (ст. 9 ТЕО).

Для досягнення мети Проекту Ініціатор Пропозиції планує вирішити такі завдання:

здійснити реконструкцію резервуарів та будівництво нової насосної станції централізованої системи заправки (далі – ЦЗС);

придбати та встановити пункти наливу паливозаправників;

забезпечити автоматизацію системи управління ЦЗС;

придбати та встановити необхідну кількість диспансерів (сервісерів) (ст. 9 ТЕО).

1.3. Інформація про об'єкт державно-приватного партнерства

До складу об'єкту державно-приватного партнерства (далі – ДПП) Ініціатором Пропозиції пропонується включити (ст. 111 ТЕО):

існуючі об'єкти ЦСЗ Міжнародного аеропорту «Бориспіль»: базовий склад паливо-мастильних матеріалів (далі – склад ПММ); склад ЦЗС, включаючи резервуарний парк, та палипровід, який включає до себе міжскладський трубопровід, що з'єднує склад ПММ та ЦЗС; трубопровід системи ЦЗС під перонами та трубопроводи на пероні F і D;

об'єкти, що будуть створені в результаті виконання договору, укладеного в рамках ДПП: насосно-фільтраційна станція, пункт наливу для паливозаправників, диспандери.

1.4. Інформація про наявність земельної ділянки та прав щодо неї, а також можливість оформлення прав на таку ділянку

Задля реалізації Проекту приватний партнер пропонує передати йому земельну ділянку для будівництва насосно-фільтраційної станції у складі ЦЗС на строк, встановлений договором, укладеним у рамках ДПП. Дотримання вимог земельного законодавства України при реалізації Проекту в формі ДПП з урахуванням особливостей правового режиму земель аеропортів розглянуто у п. 5.11 Розділу I ТЕО (ст. 93 - 99). Враховуючи те, що відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство» (далі – Закон) порядок та умови набуття права на користування цією земельною ділянкою повинні бути визначені у конкурсній документації, такий порядок, а також джерела фінансування розроблення (виготовлення) землевпорядної документації та проведення її експертизи (в разі необхідності) буде визначено на етапі підготовки конкурсу на здійснення ДПП в разі схвалення цього висновку Мінекономрозвитку.

1.5. Обґрунтування необхідності реалізації Проекту з огляду на загальносусільні інтереси

Необхідність реалізації Проекту обумовлюється відсутністю у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» сучасної системи заправки паливом повітряних суден, що значно збільшує час обслуговування літаків у аеропорту, та обмежує розвиток авіаційних перевезень через цей аеропорт. За умов, що склалися, авіаперевізники вимушенні витрачати багато часу на заправку своїх повітряних суден, що зменшує ефективність їх діяльності й прибутки авіакомпаній, знижує зацікавленість авіаперевізників у спрямуванні своїх маршрутів до Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

З огляду на це, будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» було заплановано ще шість років тому у Стратегічному плані розвитку ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на період 2015-2019 роки. Водночас до сьогодні реалізацію цього проекту не розпочато (ст. 55 ТЕО).

1.6. Проблеми, що передбачається розв'язати в результаті реалізації Проекту

У ТЕО зазначено (ст. 10-11 та підрозділ 4 Розділу I ТЕО), що реалізація Проекту дасть змогу розв'язати проблеми, що відповідно до Національної транспортної стратегії до 2030 року притаманні транспортній галузі України в цілому та Міжнародному аеропорту «Бориспіль», зокрема:

недостатній рівень фінансування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України;

високий рівень зношеності основних фондів;

низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики;

низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики.

Запропонований Проект допоможе розв'язати всі зазначені вище проблеми, а також ті проблеми, які мають бути розв'язані відповідно до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року й дозволить:

привести аеропортову інфраструктуру у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою IКАО шляхом її модернізації із збереженням у державній власності цілісного майнового комплексу Міжнародному аеропорту «Бориспіль»;

зменшити час на наземне обслуговування повітряних суден у Міжнародний аеропорт «Бориспіль»;

збільшити загальний пасажиропотік через Аеропорт;

створити нові робочі місця у сфері транспорту.

1.7. Відповідність мети Проекту пріоритетам державної політики у сфері транспорту

Мета та завдання пропонованого Проекту повністю відповідають пріоритетам державної політики в сфері транспорту, зокрема Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка є основним документом розвитку транспорту й базою для формування інших програмних документів у транспортній галузі, а також Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, що обґрутовано у підрозділі 4 Розділу I ТЕО (ст. 44 - 58 ТЕО). У Національній транспортній стратегії наголошується на необхідності збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконаленні правового механізму державно-приватного партнерства,

посиленні взаємодії між державним та приватним сектором. Серед її пріоритетів - досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу, що зокрема вимагатиме використання інтелектуальних транспортних систем та глобалізації трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів, підвищення конкуренто спроможності Міжнародного аеропорту «Бориспіль», що має бути досягнуто зокрема шляхом комплексної модернізації обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних літаків, а за доцільноті і широкофюзеляжних літаків.

Стратегією наголошується на необхідності розвитку системи авіаційних перевезень, зокрема шляхом будівництва, реконструкції та модернізації споруд та мереж інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів, у тому числі об'єктів забезпечення авіаційним паливом й складських об'єктів. Джерелами фінансування цих проектів мають стати кошти власників відповідних об'єктів та залучені на умовах державно-приватного партнерства. Зазначене дозволить розширити мережу авіаційних сполучень через Міжнародний аеропорт «Бориспіль», залучити в Аеропорт більшу кількість авіаперевізників та зробить його провідним вузловим аеропортом Східної Європи.

Серед важливих результатів, які планується досягти від інвестування у модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури, як найважливіші Національною транспортною стратегією визнано приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою IКАО й створення нових робочих місць на підприємствах транспортної галузі за умов збереженням у державній власності цілісних майнових комплексів аеропортів.

Завдання, які будуть вирішені в рамках реалізації запропонованого Проекту також є в центрі уваги Державної цільової програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року. У цій програмі зокрема передбачено забезпечити будівництво, реконструкцію та модернізацію споруд та мереж інженерних комунікацій, у тому числі об'єктів забезпечення авіаційним паливом й складських об'єктів; залучити приватні інвестиції у розвиток технічного обслуговування повітряних суден, а також створити умови для забезпечення їх авіаційним паливом та надання інших послуг неавіаційної діяльності. Загальна потреба у залученні коштів приватних інвесторів для забезпечення розвитку аеропортів до 2023 року відповідно до цієї програми оцінюється на рівні 1,2 млрд. грн. Результатами реалізації цієї програми має стати: збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року; приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хвилин; підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави; активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку

авіаційної галузі. Одним з завдань цієї програми, що дозволить досягти зазначених результатів, є будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС.

Зважаючи на зазначене, запропонований для реалізації Проект цілком відповідає державній політиці в сфері розвитку транспортного комплексу України, та його здійснення дасть змогу прискорити досягнення результатів, що окреслені у Національній транспортній стратегії України до 2030 року та Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року.

1.8. Відповідність Проекту ознакам державно-приватного партнерства, визначеним законодавством

Проект відповідає вимогам законодавства до проектів у формі ДПП, встановленим Законом, оскільки передбачає: надання прав щодо реконструкції та модернізації відповідних об'єктів ДПП та створення нових об'єктів ДПП з подальшим їх управлінням за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань; здійснюється в межах терміну, передбаченого Законом; передбачає передачу приватному партнеру значної частини ризиків у процесі здійснення ДПП, зокрема, щодо будівництва (modернізації) об'єктів аеропортової інфраструктури, а також ризику забезпечення попиту на послуги, що надаватимуться в рамках його реалізації; внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства.

У той же час, у ТЕО зазначено (ст. 66-67), що сфера реалізації Проекту не відноситься до переліку сфер, у яких може застосовуватися державно-приватне партнерство, що визначені статтею 4 Закону. До сфер, в яких є можливим застосування ДПП, та які одночасно відносяться до діяльності аеропортів, належить тільки будівництво та/або експлуатація злітно-посадкових смуг на аеродромах. У той же час, запропонований Проект планується реалізувати у сфері будівництва та експлуатації аеропортів, оскільки ним передбачається будівництво (розширення), реконструкція та експлуатація окремих об'єктів інфраструктури аеропорту, що використовуються з метою наземного обслуговування. Отже, будівництво та експлуатація аеропортів не входить до переліку сфер застосування державно-приватного партнерства, який передбачений частини першої статті 4 Закону.

Разом із цим, перелік сфер застосування ДПП, визначений Законом, не є виключним. Відповідно до частини другої статті 4 Закону за рішенням державного партнера ДПП може застосовуватися і в інших сferах діяльності, крім видів господарської діяльності, які відповідно до закону дозволяється здійснювати виключно державним підприємствам, установам та організаціям. Окремі види діяльності, які можуть здійснюватися виключно державними підприємствами та організаціями, передбачені статтею 4 Закону України «Про підприємництво». Господарська діяльність у сфері будівництва та експлуатації аеропортів не належить до таких видів діяльності.

Приймаючи до уваги вищепередане, Мінінфраструктури як державний партнер за договором ДПП, що укладатиметься в рамках державно-приватного партнерства, має право прийняти рішення про застосування ДПП у сфері

будівництва та експлуатації аеропортів. Таке рішення створить правові підстави для реалізації запропонованого Проекту в рамках здійснення ДПП.

Рішення про застосування ДПП у сфері будівництва та експлуатації аеропортів буде схвалено одночасно з рішенням про доцільність здійснення ДПП щодо запропонованого Проекту у разі, якщо цей висновок буде погоджено Мінекономрозвитку у визначеному законодавством порядку.

1.9. Розрахункова вартість Проекту, ураховуючи витрати на його розроблення та реалізацію

Інвестиційні витрати по Проекту визначені у підрозділі 7 Розділу I ТЕО (ст. 114 – 117). Розрахункова вартість Проекту оцінюється у сумі 24974,0 тис. дол. США, що дорівнює 734235,6 тис. грн. за обмінним курсом 29,4 грн./дол. США.

Інвестиційні витрати за Проектом здійснюються протягом двох років:

на першому році його реалізації (протягом шести місяців) - у проектні роботи у сумі 33075,0 тис. грн.;

протягом 1,5 року після завершення проектних робіт – на централізованої системи заправки повітряних суден паливо-заправного комплексу Аеропорту у сумі 701160,2 тис. грн.

Разом з тим, надане техніко-економічне обґрунтування не містить обґрунтування очікуваного при реалізації проекту зростання обсягу проливів палива: проект розрахований з припущенням, що обсяг палива збільшиться з існуючих 295 тис тон у 2018 році до 504 тис тон у 2019 році та 606 тис тон у 2020 році тощо, що може вплинути на розмір інвестицій.

1.10. Запропонований строк дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства

Ініціатором Пропозиції за результатами сценарних розрахунків реалізації Проекту (ст. 145 - 155) запропоновано визначити строк дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у 25 років та уточнити його за результатами конкурсу з вибору приватного партнера для здійснення ДПП щодо цього Проекту. Зазначене обумовлюється наступним.

У ТЕО на умовах ДПП зроблено оцінку ефективності Пропозиції за 7 сценаріями можливого формату його реалізації.

Відповідно до базового сценарію, яким передбачено забезпечення реалізації Проекту відповідно до планованих очікувань Ініціатора Проекту щодо динаміки обсягів проливу палива через Аеропорт, динаміки цін на послуги з забезпечення паливозаправки повітряних суден, витрат з експлуатації ПЗК та обсягів щорічних платежів за надання прав на управління і створення об'єктів ДПП, а також за використання інфраструктури аеропорту, чиста приведена вартість (NPV) Проекту складатиме 37527 тис. грн.; індекс прибутковості - 1,051; внутрішня ставка доходності (IRR) - 18,6%; простий період окупності - 8,22 років; дисконтований період окупності - 21,79 років.

У той же час, за результатами розрахунків визначено, що за оптимістичними очікуваннями:

при підвищенні обсягів паливопроливу або цін на послуги з забезпечення заправки літаків на 10% (порівняно з планованими) дисконтований термін окупності Проекту знизиться з 21,79 років (базовий варіант) до 13,66 років. Підставою для можливості реалізації такого варіанту у ТЕО визначено вигідне географічне становище Міжнародного аеропорту «Бориспіль», досвід Ініціатора Пропозиції;

за умов забезпечення 10%-го зниження (порівняно з планованим) витрат на експлуатацію ПЗК (крім платежів за надання прав на управління і створення об'єктів ДПП та платежів за використання інфраструктури Аеропорту), дисконтований термін окупності скоротиться з 21,79 років (базовий) до 18,5 років.

За пессимістичними очікуваннями:

10%-не зменшення доходів у рамках Проекту (за рахунок невиконання планів щодо збільшення попиту на пролив палива через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» внаслідок недосягнення Аеропортом планованих додаткових обсягів пасажиро- та вантажоперевезень згідно реалістичному варіанту розвитку Аеропорту «Бориспіль») чи неможливість збільшити ціни на послуги з забезпечення паливозаправки) знижує фінансові показники Проекту, та робить його неефективним. У цьому випадку приватний партнер не зможе забезпечити собі бажану прибутковість на власний вкладений капітал (18%) на періоді 25 років (у цьому випадку прибутковість на власний вкладений капітал приватного партнера буде на рівні 14,5%);

10%-не збільшення обсягу витрат на експлуатацію паливно-заправного комплексу (порівняно з планованим) «переводить» Проект у розряд неефективних у розумінні приватного партнера, забезпечуючи йому дохідність на власний вкладений капітал на рівні 17,6% на періоді 25 років

Розрахунки довели, що у разі зменшення рівня доходів Проекту більше ніж на 1,3% або збільшенні рівня експлуатаційних витрат більше ніж на +5% Проект переходить у розряд неефективних - при умові, що приватний партнер бажає отримати дохідність на вкладений власний капітал 18% річних і окупити понесені інвестиційні витрати не більше ніж за 25 років, за умов сплати ним щорічних платежів на користь держави та Міжнародного аеропорту «Бориспіль» у передбачених цим ТЕО обсягах. Така чутливість Проекту до зниження рівня доходів чи збільшення рівня експлуатаційних витрат для «збереження» Проекту у межах ефективності (при умові досягнення його окупності на періоді до 25 років та забезпечення приватному партнеру доходності на вкладений капітал на рівні не менше 18% річних) пояснюються досить високими щорічними платежами приватного партнера на користь держави та Аеропорту, які сумарно складатимуть щонайменше 100 млн. грн. на рік.

1.11. Пропоновані джерела фінансування

Ініціатор Проекту планує 100% інвестицій у Проект покрити за рахунок власних коштів.

2. Інформація про соціально-економічні та екологічні результати здійснення державно-приватного партнерства

2.1. Результативні показники, що мають бути досягнуті приватним партнером згідно з договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства

За результатами реалізації Проекту передбачено досягти таких результативних показників (підрозділ 7 Розділу 1 ТЕО):

через два роки після початку реалізації Проекту модернізувати та ввести в дію систему ПЗС у Аеропорту «Бориспіль», яка працюватиме у відповідності із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО;

зменшити час на наземне обслуговування повітряних суден у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» до 35-40 хвилин та забезпечити заправку широкофюзеляжних літаків через систему диспансерів;

створити умови для збільшення загального пасажиропотоку через Міжнародний аеропорт «Бориспіль»;

створити нові робочі місця у сфері транспорту.

Крім того щорічно приватний партнер очікує сплачувати на користь державного партнера плату за надання прав управління і створення об'єктів ДПП у розмірі щонайменше 30 млн. грн. на рік та на користь Міжнародного аеропорту «Бориспіль» - плату за використання інфраструктури аеропорту у розмірі щонайменше 70 млн. грн. на рік з можливістю її збільшення відповідно до зростання прибутку приватного партнера.

Разом з тим, в разі необґрунтованого завищення в проекті обсягів проливів палива, дохідна складова може виявитись завищеною, що в свою чергу, не дозволить забезпечити заявлених платежів як на користь держави, так і на користь Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

2.2. Основні вимоги до товарів (робіт, послуг), що надаватимуться згідно з договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства

Проектом передбачено модернізувати систему ПЗС та надавати з її використанням такі послуги (ст. 9 ТЕО):

прийом палива з залізничних цистерн, його зберігання на базовому складі паливо-мастильних матеріалів, що розташований біля залізничної колії у м. Бориспіль, та видача його в паливозаправники (автоцистерни) для подальшої доставки на перон до літаків;

видача палива зі складу централізованої системи заправки, що розташований на території Аеропорту, в паливозаправники (автоцистерни) для його подальшої доставки на перон до літаків;

видача палива зі складу ЦЗС на перон (до літаків) через систему диспансерів (автоматична заправка повітряних суден прямо з цього агрегату).

Послуги, що надаватимуться з використанням модернізованої ЦЗС, будуть відповідати стандартам та рекомендованій практиці ІКАО.

2.3. Вигодоотримувачі

Вигодоотримувачами Проекту є авіаперевізники, що здійснюють перельоти через Аеропорт; працівники Аеропорту, зокрема ті, що будуть задіяні в рамках Проекту; населення м. Бориспіль та України в цілому, яке отримає переваги від розширення охвата та поліпшення якості авіаційних послуг, а також від розвитку транспортної галузі.

2.4. Соціальні та економічні вигоди і наслідки реалізації Проекту

Соціальні та економічні вигоди і наслідки реалізації Проекту проаналізовані у підрозділі 8 Розділу І ТЕО (ст. 161 – 164). Очікується, що внаслідок реалізації Проекту буде досягнуто такі соціально-економічні результати:

збережено існуючі робочі місця, що є на існуючому паливно-зправному комплексі Аеропорту, на момент підписання договору, що укладатиметься в рамках ДПП;

створено за перші 5 років реалізації Проекту приблизно 76 нових робочих місць, а у наступні 5 років ще додатково 24 робочих місця. Тобто в цілому за 10 років буде створено 100 нових робочих місць;

підвищено кваліфікаційний рівень персоналу, що працює на існуючому паливно-зправному комплексі Аеропорту;

збережено рівень заробітних плат працівників ПЗК на рівні, що буде на момент підписання Договору ДПП та поліпшено їх соціальний пакет.

Реалізація Проекту призведе й до значного макроекономічного ефекту, який полягатиме у збільшенні обсягів виробництва послуг із забезпечення паливозаправки повітряних суден в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», що сприятиме росту доданої вартості транспортної галузі; розширенні пасажиро-та вантажопотоку через Аеропорт та, як наслідок, розвитку зовнішньоекономічної діяльності як Міжнародного аеропорту «Бориспіль», так і України в цілому; підвищенню обсягу надходження валути в Україну та покращенню платіжного балансу країни; зміцненні позицій України як транзитної держави.

Розвиток та розширення діяльності Аеропорту як містоутворюючого підприємства також буде мати вирішальне значення для стабільного соціально-економічного розвитку м. Бориспіль; створюватиме попит на послуги, матеріали і робочі місця не тільки в аеропорту, а й у компаніях, що розміщуються в прилеглих районах.

Крім того внаслідок реалізації Проекту прогнозується досить значний обсяг податкових надходжень до бюджетів та фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування (ст. 165-168). Розраховано, що за перші 10 років реалізації Проекту буде сплачено податків і зборів:

податку на прибуток підприємств - на рівні 184,4 млн.грн.;

податку з доходів фізичних осіб - орієнтовно 81,7 млн.грн.;

військового збору – на рівні 6,8 млн.грн.;

додаткових щорічних надходжень до бюджету (плати за надання прав управління і створення об'єктів ДПП) – орієнтовно на суму 377,3 млн.грн.

ефективним для держави та суспільства України в цілому є варіант залучення інвестицій приватного партнера. Додатковим аргументом на користь залучення приватного партнера до реалізації цього Проекту є те, що не зважаючи на включення подібного проекту (будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС) як одного з першочергових до Стратегічного плану розвитку Міжнародного аеропорту «Бориспіль» ще 6 років тому, до цього часу його виконання не розпочалося.

Ініціатор Пропозиції пропонує реалізувати цей важливий проект виключно за рахунок власних коштів, без залучення коштів державного бюджету України і фінансових коштів Аеропорту, які можуть бути використані на інші важливі для розвитку аеропорту проекти. При цьому вже через 2 роки у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» буде введено в дію систему паливо заправки повітряних суден, що відповідає міжнародним стандартам, та у найближчі роки створено умови для зростання авіаперевезень в/через Аеропорт. Зазначене дозволить створити нові робочі місця у Міжнародному аеропорту «Бориспіль», покращити умови для розвитку бізнесу в Україні.

Додатково Ініціатором Пропозиції пропонується в рамках виконання договору, укладеного на умовах ДПП, щорічно здійснювати платежі на користь державного бюджету (плату за надання прав управління і створення об'єктів ДПП у розмірі щонайменше 30 млн. грн. на рік) з можливістю збільшення розміру цієї плати у разі, якщо прибуток від експлуатації перевищуватиме розрахований відповідно до ТЕО, та на користь Аеропорту (плату за використання інфраструктури аеропорту розмірі щонайменше 70 млн. грн. на рік) з подальшим збільшенням цієї суми відповідно до зростання прибутку приватного партнера від експлуатації об'єктів ДПП (ст.122 -123 ТЕО).

В рамках ДПП відшкодування інвестицій приватному партнеру здійснюється лише після завершення модернізації (створення) об'єкту ДПП та залежить від показників результативності його діяльності, які встановлені договором, укладеним в рамках ДПП. Отже, у цьому випадку приватний партнер буде мати стимули щодо прозорого здійснення закупівель з додержанням критерію «ціна-якість».

4. Інформація про ризики здійснення державно-приватного партнерства, включаючи оцінку фіiscalьних наслідків, які можуть виникнути під час здійснення ДПП внаслідок прямих та непрямих зобов'язань державного партнера

4.1. Інформація про ризики

У ТЕО було визначено та проаналізовано 17 ризиків реалізації запропонованого Проекту, які у той чи інший спосіб прямо або опосередковано можуть вплинути на його реалізацію. Усі визначені ризики були оцінені за якісними показниками, а деякі з них – також і за кількісними із застосуванням сценарного методу.

4.2. Вартість та можливі фіскальні наслідки виявлених ризиків для державного та приватного партнерів

Найбільш вагомими факторами, що впливають на результати цього Проекту, у ТЕО (ст.196) визначено такі:

недосягнення очікуваних (планованих) Ініціатором Проекту потреб у паливі для заправки повітряних суден;

недосягнення планованої Ініціатором Проекту динаміки збільшення цін на послуги, що надаватимуться ним в рамках Проекту;

збільшення рівня планованих (оцінених) Ініціатором Проекту експлуатаційних витрат у рамках Проекту;

затягування часу щодо підписання Договору ДПП і, відповідно, відтермінування початку реалізації Проекту, що може суттєво погіршити можливості реалізації Проекту, зокрема внаслідок погіршення технічного стану паливопроводу та ЦЗС в цілому.

Всі ці ризики, крім останнього, віднесено до сфери відповідальності приватного партнера.

У ТЕО відповідно до сценарного методу проведено кількісну оцінку ризиків, що відображають настання таких подій:

зменшення на 1% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Проекту – щорічних обсягів послуг із забезпечення паливозаправки літаків або цін на послуги (*Ризик 1*);

збільшення на 1% - порівняно з попередньою оцінкою Ініціатора Проекту – щорічних обсягів витрат з експлуатації паливо-заправного комплексу (*Ризик 2*).

Перелік істотних ризиків здійснення ДПІ

Категорія та під категорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення	Внесок у фінансову модель	Прогнозуваний розподіл ризику
Юридичні ризики				
Несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту	В Україні можливо є ситуація, коли документи дозвільного характеру видаються пізніше встановлених строків. Зазначене може негативно вплинути на реалізацію Проекту та відтермінувати строки його реалізації	-	-	ІІІ
Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва насосної станції	Законодавством України врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПІ. Водночас, процес передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та зарадто бюрократизованим	-	-	ІІІ
Технічні та технологічні ризики				
Недооцінка витрат, що необхідні для модернізації ЦЗС	При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики недооцінки інвестиційних витрат з реалізації робіт, що передбачені в рамках такого проекту. Для цього Проекту додатково до інвестицій, які мають бути внесені приватним партнером відповідно до ТЕО, може бути потрібним додаткове інвестування у паливопровід,	-	-	ІІІ

який не використовується відповідно до проектних вимог. Це може негативно вплинути на фінансові показники Проекту. Необхідність внесення додаткових інвестицій та їх обсяг буде визначено за результатами проведенного технічного аудиту стану паливопроводу, який має бути здійсненим приватним партнером після підписання ним договору, що укладатиметься в рамках ДПП

Використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів

При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики використання приватним партнером в рамках такого проекту застарілого, або технологічно недосконалого обладнання, яке при його експлуатації негативно відб'ється на надійності та якості послуг, що надаватимуться паливно-заправним комплексом. Зазначене призведе до погрішення якості надання послуг та негативно вплине на імідж Міжнародного аеропорту «Бориспіль»

ПП

Зростання цін на товари та послуги також підвищеннем цін на електроенергію та інші послуги, порівняно з передбаченими ТЕО, може негативно вплинути на фінансові показники реалізації Проекту

збільшення рівня планованих (оцінених) Ініціатором Пропозиції експлуатаційних витрат у рамках Проекту на 1% призведе до збільшення

дисконтованого строку окупності Проекту на 0,46 роки

Комерційні ризики

Зростанням цін на обладнання та його комплектуючі, а також підвищеннем цін на електроенергію та інші послуги, порівняно з передбаченими ТЕО, може сценарний сценарний

ПП

збільшення рівня планованих (оцінених) Ініціатором Пропозиції експлуатаційних витрат у рамках Проекту на 1%

<p>Невідповідність потреб у паливі для повітряних суден порівняно з обсягами, прогнозованими в рамках цього ТЕО</p> <p>Окупність Проекту для приватного партнера значною мірою залежить від потреби у паливі для повітряних суден, які існують у Міжнародному аеропорту «Бориспіль». Якщо ці потреби будуть менше, ніж передбачені ТЕО, фінансові показники реалізації цього Проекту можуть значно погрішитися</p>	<p>Кількісний, сценарний</p> <p>зменшення на 1% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Пропозиції - щорічних обсягів проливу палива призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 2 роки</p> <p>Кількісний, сценарний</p> <p>зменшення на 10% - порівняно з очікуваннями Ініціатора проекту – обсягу дохходів за Проектом призведе до виходу дисконтованого строку окупності Проекту за межу 25 років</p>
<p>Неможливість забезпечити встановлення цін на послуги, що надаватимуться в рамках Проекту, як це передбачено ТЕО</p>	<p>Наразі законодавством повноваження щодо встановлення тарифів на послуги із забезпеченням приймання зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна, отже на сьогодні ціни на такі послуги є вільними. У той же час, послуги з авіапаливозабезпечення віднесени до перелку спеціалізованих послуг аеропортів. У той же час, відповідно до законодавства, дільність суб'єктів, що надають послуги у сфері спеціалізованих послуг у аеропортах, належить до сфери природних монополій. Отже існує ризик того, що у майбутньому на послуги із забезпеченням приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна можуть бути встановлені регульовані тарифи (при цьому приватний партнер має бути визнаний суб'єктом природних монополій). Державний партнер також не зможе впливати на встановлення цих цін, якщо буде створено незалежний регулятор на цьому ринку</p>

Фінансові та ринкові

Девальвація національної валюти	В майбутньому можлива подальша девальвація української грошової одиниці, враховуючи слабкий стан економіки, збереження політичної нестабільності, відсутність істотних надходжень валюти від експорту та іноземних інвестицій, обмеженість валютних резервів тощо	-	Якісний	-	ІП
Інші ризики					
Політичні ризики	Імовірність отримання чергового воєнного стану, якщо вибори Президента України та Верховної Ради України. Зазначене може привести до ускладнень у реалізації Проекту	-	Якісний	-	ДП
Націоналізація реквізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера	Націоналізація, реквізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна	-	Якісний	-	ДП
Соціальний ризик	Залучення приватного партнера для реалізації інфраструктурних проектів у багатьох випадках викликає нездовolenня населення, зокрема працівників підприємства, об'єкти якого передаються у ДПП. Це може викликати соціальну напругу тощо	-	Якісний	-	ІП
Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов'язань, передбачених Договором ДПП (надзвичайний стан,	Сторони договору, укладеного в рамках ДПП, можуть не виконати свої зобов'язання за договором, укладеним в рамках ДПП, у випадку виникнення форс-мажорних обставин	-	Якісний	-	Стільно ІП-ДП

Стихійні лиха, епідемії, тощо)				
Випадкове знищення майна або його частини	Випадкове знищення майна або його частини може призвести до виникнення збитків, упущені вигоди і витрат на видтворення знищеної або пошкодженого майна з боку приватного партнера	-	Якісний	-
Дострокове розірвання договору однією зі сторін	Дострокове розірвання договору однією зі сторін може призвести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту	-	Спільно ПП-ДП	-
Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони державного або приватного партнера може привести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту	Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони державного або приватного партнера може привести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту	-	Якісний	-
Внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинути на негативно вплинути на	Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для державного, так і для приватного партнера	-	Якісний	-
Проект			ДП	

Перелік ризиків здійснення ДПП, управління якими здійснює державний партнер

№ підкатегорія ризику	Категорія та підкатегорія ризику	Опис ризику	Вплив ризику	Рівень/ ступінь впливу	Йомовірніс- ть настання	Підхід до управління ризиком
Юридичні ризики						
Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної земельної ділянки, що необхідна для будівництва будівництва насосної станції	Законодавством врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП. Водночас, передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та занадто бюрократизованим.	України може виникнути на графік реалізації Проекту (будівництва нових об'єктів)	Може виникнути на графік реалізації Проекту (будівництва нових об'єктів)	Середній	Середній	Для мінімізації цього ризику державний партнер при підготовці конкурсної документації має дослідити питання щодо складностей, які можуть виникнути при передачі земельної ділянки, необхідної для будівництва насосної станції, у користування приватному партнеру. В разі, якщо цей процес є складним та тривалим, державним партнером у проєкті договору, що укладатиметься в рамках ДПП, має бути передбачено збльшення строку дії відповідного договору в разі затримки з передачею приватному партнеру у користування земельної ділянки порівняно з термінами, передбаченими цим ТЕО
Інші ризики						
Політичні ризики	Імовірність оголошення чергового воєнного стану, на графік реалізації Проекту України та Верховної Ради України. Зазначене може початку окремих призвести до ускладнень у реалізації Проекту	Може виникнути на графік реалізації Проекту (відтермінування України. Зазначене може початку окремих заходів в рамках Проекту)	Може виникнути на графік реалізації Проекту (відтермінування України. Зазначене може початку окремих заходів в рамках Проекту)	Високий	Середній	У договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення затримки реалізації Проекту, причиною яких є затострення політичної ситуації в країні та відповідальність державного партнера за невиконання ним своїх зобов'язань за Договором ДПП
Націоналізація ревізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна або інше	Націоналізація, ревізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна або інше	Може унеможливити здійснення проєкту га умовах	Високий	Низький	Законодавство у сфері ДПП передбачає гарантії приватному партнеру від подібних ризиків.	Для нивелювання цього ризику такі гарантії мають бути відображені у договорі, укладеному в рамках ДПП

ДПП

примусове
відчуження
майна
приватного
партнера

Внесення змін до чинного законодавства може умови реалізації проекту негативно вплинути на показники фінансові реалізації як для державного, так і для приватного партнера вплинуть на проект

Внесення окремих змін до чинного законодавства може умови реалізації проекту негативно вплинути на показники його реалізації як для державного, так і для приватного партнера

Може погріщити умови реалізації проекту

Середній Середній Відповідно до частини четвертої статті 20 Закону до прав і обов'язків сторін, визначених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, протягом строку його дії застосовується законодавство України, чинне на день його укладення. Зазначені гарантії поширюються на зміни цивільного і господарського законодавства, що регулює майнові права та обов'язки сторін, і не стосуються змін законодавства з питань оборони, національної безпеки, забезпечення громадського порядку, охорони довкілля, стандартів якості товарів (робіт, послуг), податкового, валютного, митного законодавства, законодавства з питань ліцензування та іншого законодавства, що регулює правовідносини, в яких не діють принципи рівності сторін (державного та приватного партнерів).

У разі прийняття державними органами або органами місцевого самоврядування рішень, що порушують права приватних партнерів, збитки, завдані їм внаслідок прийняття таких рішень, підлягають відшкодуванню в повному обсязі.

Оцінку зазначених ризиків та їх вплив на фінансові показники ефективності Проекту порівняно з базовим сценарієм розрахунків (Сценарій 1), наведено нижче.

Реалізація очікувань (планів) Ініціатора Пропозиції	Настання Ризику 1	Настання Ризику 2
Чиста приведена вартість (NPV), тис.грн.	37527	11949
Індекс прибутковості (PI)	1,051	1,016
Внутрішня норма доходності (IRR), %	18,6	18,2
Дисконтований термін окупності (DPP), років	21,79	23,8
Вплив на реалізацію Проекту		
Зменшення чистої приведеної вартості (NPV), тис.грн.		На 25578 тис.грн
Зменшення індексу прибутковості (PI)		На 0,035
Зменшення внутрішньої норми доходності (IRR), %		На 0,4 %
Збільшення дисконтованого терміну окупності (DPP), років		На 2,01 років
		На 0,46 років

Ініціатором Пропозиції запропоновано покласти на приватного партнера такі ризики: несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту; виникнення складностей із здійсненням оцінки впливу на довкілля; недооцінка витрат, що необхідні для модернізації ЦЗС; використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів; невідповідність потреб у паливі для повітряних суден порівняно з обсягами, прогнозованими в рамках цього ТЕО; девальвація національної валюти; можливі соціальні ризики; випадкове знищення майна або його частини.

На державного партнера пропонується покласти ризики, пов'язані із складністю з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва (створення) нових об'єктів ДПП; політичні ризики, ризики націоналізації, реквізиції, конфіскації або іншого примусового відчуження майна приватного партнера; ризики внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинути на реалізацію Проекту, а також ризик неможливості забезпечити встановлення цін на послуги, що надаватимуться в рамках Проекту, як це передбачено ТЕО. Останній ризик пов'язаний з тим, що наразі законодавством України не встановлені повноваження щодо встановлення тарифів на послуги із забезпеченням приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна, отже на сьогодні ціни на такі послуги є вільними. У той же час, послуги з авіапаливозабезпечення віднесені до переліку спеціалізованих послуг аеропортів. Відповідно до законодавства, діяльність суб'єктів, що надають послуги у сфері спеціалізованих послуг у аеропортах, належить до сфери природних монополій. Отже існує ризик того, що у майбутньому на послуги із

забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна можуть бути встановлені регульовані тарифи (при цьому приватний партнер має бути визнаний суб'єктом природних монополій).

Ризики недосягнення запланованого збільшення обсягів проливів не аналізуються.

Також не враховувались ризики, пов'язані з можливим штучним створенням монополії в разі включення до об'єктів ДПП базового складу ПММ.

4.3. Запропоновані механізми управління ризиками, що можуть виникнути під час здійснення державно-приватного партнерства внаслідок прямих та непрямих зобов'язань державного партнера

Для мінімізації ризиків реалізації Проекту, які покладаються на державного партнера в рамках цього Проекту, у ТЕО пропонується (ст. 91-92, 196-210) при підготовці конкурсної документації дослідити питання щодо складностей, які можуть виникнути при передачі земельної ділянки, необхідної для будівництва нового терміналу, у користування приватному партнеру. В разі, якщо цей процес є складним та тривалим, державним партнером у проекті договору, що укладатиметься в рамках ДПП, має бути передбачено збільшення строку дії відповідного договору в разі затримки з передачею приватному партнеру у користування земельної ділянки порівняно з термінами, передбаченими цим ТЕО. Можливість подібних дій (перегляду окремих показників договору, що укладатиметься в рамках ДПП, наприклад, строку дії договору, за погодженням з державним партнером) слід передбачити у договорі для випадку, якщо ціни на послуги, що надаватимуться приватним партнером, стануть регульованими та будуть значно нижче, ніж передбачено у ТЕО, що є малойmovірним. Крім того, у договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення загроз реалізації Проекту, зокрема тих, причиною яких є загострення політичної ситуації в країні.

4.4. Заходи, що мають бути здійснені державним партнером до оголошення конкурсу на здійснення державно-приватного партнерства для зменшення ризиків реалізації проекту державно-приватного партнерства

У Розділі VI ТЕО (ст. 215) визначено заходи, що мають бути здійснені державним партнером до оголошення конкурсу на здійснення державно-приватного партнерства для зменшення ризиків реалізації Проекту на умовах ДПП. Такими заходами є: прийняти рішення про здійснення ДПП в сфері будівництва та експлуатації аеропортів; а також визначення порядку та умов надання земельної ділянки у користування приватному партнеру.

5. Інформація про потребу у державній підтримці, форму такої підтримки

Реалізація зазначеного Проекту не вимагає державної підтримки.

6. Інформація про форму здійснення державно-приватного партнерства

У ТЕО проаналізована можливість застосування для реалізації запропонованого Проекту всіх передбачених Законом форм здійснення ДПП (Розділ IV ТЕО).

Доведено неможливість використання такої форми як управління майном за умови передбачення у договорі, укладеному в рамках ДПП, інвестиційних зобов'язань приватного партнера.

Договір управління майном передбачає, що одна сторона (установник управління) передає другій стороні (управителеві) на певний строк майно в управління, а друга сторона зобов'язується за плату здійснювати від свого імені управління цим майном в інтересах установника управління або вказаної ним особи (ст. 1029 Цивільного кодексу України). Предметом договору управління майном можуть бути підприємство як єдиний майновий комплекс, нерухома річ, цінні папери, майнові права та інше майно. Зазначений договір передбачає внесення установником управління плати за управління майном на користь управителя. Оскільки Проектом передбачається реконструкцій існуючих об'єктів ДПП та створення нових об'єктів ДПП, укладання цього виду договору з метою реалізації Проекту вбачається неможливим. Крім того, Проектом не передбачається здійснення оплати за управління майном державним партнером на користь приватного партнера.

Не є можливим використання для реалізації Проекту й такої форми як спільна діяльність.

Договір про спільну діяльність передбачає зобов'язання сторін (учасників) спільно діяти без створення юридичної особи для досягнення певної мети, що не суперечить законові. Спільна діяльність може здійснюватися на основі об'єднання вкладів учасників (просте товариство) або без об'єднання вкладів учасників (ст. 1130 Цивільного кодексу України). Таким чином, для досягнення мети спільної діяльності її учасники вправі виділити для цього певне майно (об'єднати вклади) або обмежитися особистою трудовою участю. Оскільки в рамках Проекту не передбачається здійснення спільної діяльності державного та приватного партнерів, цей вид договору також не відповідає меті та змісту даного Проекту.

Крім того, Аеропорт відповідно до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» включену до Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, але можуть бути корпоратизовані.

Відповідно до частини сьомої статті 141 Господарського кодексу України не може бути вкладом у спільну діяльність майно, яке належить до основних фондів підприємств державної власності, що не підлягають приватизації.

Не є можливою реалізація запропонованого Проекту й на підставі договору концесії з огляду на таке.

Відповідно до Закону України «Про концесії» у концесію можуть надаватися такі об'єкти права державної чи комунальної власності:

майно підприємств, їхніх структурних підрозділів, що є цілісними майновими комплексами або системою цілісних майнових комплексів, яке використовується для забезпечення завершеного циклу виробництва продукції (робіт, послуг) у визначених сферах діяльності;

об'єкти незавершеного будівництва та законсервовані об'єкти, які можуть бути добудовані з метою їх використання для надання послуг по задоволенню громадських потреб у визначених сферах діяльності;

спеціально збудовані об'єкти відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб у визначених сферах діяльності.

У той же час у Пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства щодо Проекту пропонується передати приватному партнєру за договором, укладеним в рамках ДПП, існуючі об'єкти ЦЗС, які не є цілісним майновим комплексом, а входять до складу єдиного цілісного майнового комплексу Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

Зважаючи на це, оптимальної формою здійснення ДПП щодо цього Проекту вважається змішаний договір (договір, в якому містяться елементи різних договорів, до відносин сторін у змішаному договорі застосовуються у відповідних частинах положення актів цивільного законодавства про договори, елементи яких містяться у змішаному договорі, якщо інше не встановлено договором або не випливає із суті змішаного договору).

Ініціатором пропозиції в ТЕО запропоновано, що застосування цієї форми ДПП забезпечить можливість в найбільш повній мірі врегулювати в його умовах всі аспекти реалізації Проекту, встановити справедливий розподіл ризиків, пов'язаних з реалізацією Проекту, між державним та приватним партнерами. На користь застосування для реалізації Проекту змішаного договору також свідчить те, що для успішної реалізації Проекту є доцільним залучити на стороні державного партнера для участі у договорі, укладеного в рамках ДПП Міжнародний аеропорт «Бориспіль».

Відповідно до Закону вибір форми здійснення ДПП автоматично визначає процедуру ініціювання ДПП, підготовки до укладання договору та вибору приватного партнера (відповідно до частини третьої статті 5 Закону у разі укладання змішаного договору в рамках ДПП, відносини щодо ініціювання ДПП, підготовки до укладення договору та вибору приватного партнера регулюються нормами цього Закону).

Узагальнюючий висновок стосовно доцільності або недочільності прийняття рішення про здійснення державно-приватного партнерства

Відповідно до пункту 1 статті 13 Закону та за результатами проведення аналізу ефективності пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства проекту «Паливно-заправний комплекс в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», що подана ТОВ «Балтік Граунд Сервіс ЮА» вважати за доцільне здійснення державно-приватного партнерства щодо цього Проекту.

В разі погодження цього висновку у встановленому законодавством порядку, до оголошення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення ДПП за цим Проектом Мінінфраструктури планується:

сформувати детальний перелік об'єктів, що входять до складу існуючих об'єктів ДПП та знаходяться на балансі Міжнародного аеропорту «Бориспіль», які планується передати у державно-приватне партнерство; впорядкувати та відновити технічну документацію щодо цих об'єктів;

уточнити порядок та умови отримання приватним партнером права на користування земельною ділянкою, що необхідна для будівництва насосно фільтраційної станції у складі ЦС Міжнародного аеропорту «Бориспіль» (проводи аналіз первинної документації та визначитись щодо необхідності підготовки проектів землеустрою щодо відведення земельної ділянки та іншої документації із землеустрою, яка відповідно до законодавства вимагається для надання земельної ділянки в користування; визначити джерело фінансування підготовки необхідної документації; розпочати процес щодо виділення земельної ділянки, закріпленої за відповідними об'єктами, у натурі (на місцевості)).

До здійснення цих заходів необхідно залучити представників Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

В. о. Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

До системи загальнообов'язкового державного соціально страхування за перші 10 років буде спрямовано близько 99,9 млн. грн.

Реалізація Проекту має й додаткові (непрямі) економічні вигоди, пов'язані з ефектами макроекономічного характеру, які оцінені у підрозділі 8.4 Розділу I ТЕО (ст. 169-175). Зокрема очікується, що з урахуванням додаткових економічних вигід від реалізації Проекту в разі розвитку ситуації відповідно до припущень Сценарію 1 повна економічна ефективність Проекту буде характеризуватися такими показниками: ENPV = 69828 тис. грн.; ERR = 19,0 % (стор. 175 ТЕО).

У разі застосування реалістичної доходної складової, реалізація Проекту може не забезпечити заявленої економічної ефективності.

2.5. Очікуваний вплив на навколошнє природне середовище

Проект не вплине негативно на навколошнє середовище, оскільки приватний партнер сумлінно виконуватиме загальні зобов'язання, що встановлені для суб'єктів господарювання в сфері охорони навколошнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки з урахуванням досвіду його діяльності на ринках Європейського Союзу. Крім того, з метою реалізації Проекту в частині будівництва нової насосно-фільтраційної станції приватний партнер як суб'єкт господарювання і оцінки впливу на довкілля після підписання договору, в рамках здійснення ДПП, буде зобов'язаний забезпечити проведення оцінки впливу на довкілля запланованої діяльності з будівництва цього об'єкту до прийняття рішення про провадження цієї діяльності. Зазначений обов'язок має бути відображене у договорі, що укладатиметься в рамках ДПП.

3. Відомості про фактори, які обумовлюють підвищення ефективності реалізації проекту у формі державно-приватного партнерства порівняно з іншими механізмами

3.1. Наявність альтернативних варіантів реалізації проекту

Проект потенційно може бути реалізований за кошти державного бюджету, Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та на умовах ДПП.

3.2. Порівняння фінансових показників ефективності реалізації проекту в середньо- та довгостроковій перспективі

Для підтвердження, що ДПП є найкращим способом реалізації Проекту, у ТЕО здійснено порівняння його реалізації на умовах ДПП з використанням інших альтернативних варіантів (за бюджетні кошти, за власні кошти Міжнародного аеропорту «Бориспіль»). Проведений Ініціатором пропозиції аналіз свідчить про те, що в умовах відсутності стійкого економічного росту та високого рівня соціального й боргового навантаження на державний бюджет, а також відсутності у держави Україна та, зокрема, у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» реальної можливості (принаймні у найближчі 1-4 роки) суттєво збільшити обсяг перевезень авіаційним транспортом через Аеропорт найбільш