

**Висновок
за результатами аналізу ефективності здійснення державно-
приватного партнерства проекту «Реконструкція існуючого та створення
нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»»**

1. Інформація щодо проекту

1.1. Стислий опис ініціатора пропозиції

Ініціатором пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»» (далі – Проект) є ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» (код ЕДРПОУ 42380885; місцезнаходження юридичної особи - 01601, м. Київ, вул. Шота Руставелі, будинок 39/41), - українська компанія, засновником якої є азербайджанська вантажна компанія «Silk Way Airlines» (даді – Ініціатор Пропозиції).

Компанія «Silk Way Airlines» базується на території Аеропорту ім. Гейдара Алієва у м. Баку, Азербайджан. Компанія сертифікована Цивільною Авіаційною Владою Азербайджанської Республіки 9 жовтня 2001 року. Компанія «Silk Way Airlines» входить до міжнародного холдингу «SILK WAY GROUP», до якої також входять страхова компанія, вертолітотна компанія, компанія з технічного обслуговування літаків та вертолітів, компанія з наземного обслуговування літаків в аеропортах Азербайджану, компанія з поставки бортового харчування в аеропортах Азербайджану, будівельна компанія з будівництва аеропортової інфраструктури в Азербайджані, компанія з безпеки та туристична компанія.

Інформація, наведена у техніко-економічному обґрунтуванні (далі – ТЕО) дозволяє зробити висновок, що фінансові можливості холдингу «SILK WAY GROUP», досвід організації карго-термінальної інфраструктури в аеропортах, застосування передових технологічних рішень та засобів виробництва свідчать про можливість організувати та підняти на новий рівень карго-інфраструктуру в державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Аеропорт), значно збільшити обсяг оброблювальних вантажів та перенаправити нові вантажоперевезення через цей аеропорт.

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

Мета Проекту полягає у задоволенні потреб українського та світового ринку вантажних та поштових перевезень через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом суттєвого збільшення вантажопотоків через цей аеропорт та забезпечення якості надання послуг з оброблення вантажів відповідно до кращих світових стандартів у цій сфері (ст. 8-9 ТЕО).

Для досягнення мети Проекту планується вирішити такі завдання:

провести модернізацію та технологічне переобладнання складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також трансформувати існуючі бізнес-процеси з оброблення

вантажів, що дасть змогу збільшити об'єми обробки вантажів на 50% вже в перший рік експлуатації існуючого вантажного терміналу, та підвищити якість надання відповідних послуг;

здійснити будівництво нового сучасного вантажного терміналу в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», що дозволить перетворити цей аеропорт у потужний хаб для перевалки вантажів на маршрутах Азія, Європа, Америка та країни СНД.

1.3. Інформація про об'єкт державно-приватного партнерства

До складу об'єкту державно-приватного партнерства (далі – ДПП) Ініціатором Пропозиції пропонується включити: існуючий вантажний термінал державної форми власності, що знаходиться на балансі державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», а також новий вантажний термінал, що має бути створений приватним партнером за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства, у цьому аеропорту.

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

Задля реалізації Проекту приватному партнеру має бути передана земельна ділянка для будівництва нового вантажного терміналу в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», 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. 5.12 Розділу I ТЕО (ст. 96 - 103). 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 загальносуспільні інтереси

Необхідність реалізації Проекту обумовлена неспроможністю Міжнародного аеропорту «Бориспіль» забезпечити зростаючий попит на послуги з перевезення вантажів та належну якість надання таких послуг у відповідності до міжнародних стандартів у цій сфері, внаслідок обмежених можливостей з оброблення вантажів на існуючому вантажному терміналі та низької ефективності його роботи. Наявний вантажний термінал має застаріле обладнання, що потребує модернізації, застосовує недосконалі технології оброблення вантажів, включаючи ІТ технології. Організація операційної діяльності здійснюється недостатньо ефективно.

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

У ТЕО зазначено (ст. 9-10 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 інфраструктурі переробки вантажів Міжнародного аеропорту «Бориспіль», зокрема:

брак фінансування;

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;

низька швидкість доставки вантажів «від дверей до дверей» та у визначений строк.

Запропонований Проект допоможе розв'язати всі зазначені вище проблеми по відношенню до оброблення вантажів, що перевозяться авіаційним транспортом, а отже – внесе значний вклад у реалізацію Національної транспортної стратегії до 2030 року та дасть змогу:

розвинути інфраструктуру вантажоперевезень у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» відповідно до сучасних технологічних вимог за рахунок приватних інвестицій у термінальну інфраструктуру аеропортів на умовах державно-приватного партнерства та суттєво збільшити обсяг вантажних перевезень через Міжнародний аеропорт «Бориспіль»;

розвинути мережу логістичних систем інноваційного типу обробки авіа вантажів шляхом запровадження «дружнього» інтерфейсу взаємодії між замовником перевезень та їх безпосереднім виконавцем;

створити нові робочі місця у сфері транспорту;

привести аеропортову інфраструктуру у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО шляхом її модернізації із збереженням у державній власності цілісного майнового комплексу Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

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 є базою для формування інших програмних документів у транспортній галузі, що обґрутовано у підрозділі 4 Розділу I ТЕО (ст. 56 - 69 ТЕО). У Національній транспортній стратегії наголошується на необхідності

збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалені правового механізму державно-приватного партнерства, посилені взаємодії між державним та приватним сектором. Серед її пріоритетів - досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу, що зокрема вимагатиме: використання інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу; інтероперабельності транспортних систем у складі ланцюгів поставок; прискорення і забезпечення своєчасної доставки вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики; глобалізації трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів.

Для досягнення пріоритетних завдань Національної транспортної стратегії до 2030 року в частині розвитку системи авіаційних перевезень, зокрема вантажних, передбачено здійснити розбудову термінальних вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування вантажів та пошти; підвищити конкурентоспроможність міжнародного аеропорту «Бориспіль» як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників.

Результатом здійснення заходів, передбачених Національною транспортною стратегією, має стати створення вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів, збільшення обсягу перевезених вантажів в 2030 році не менше 1900 млн. тонн, зокрема з урахуванням авіаційних вантажних перевезень до аеропортів України; гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання “шести правил логістики” в ланцюгах поставок (vantаж, якість, кількість, час, місце, витрати - тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами); створення на основі державно-приватного партнерства міжнародних кооперацій, компаній - операторів перевезень, заінтересованих у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку; спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі.

Національною транспортною стратегією визначено джерела для реалізації цих завдань, якими мають стати інвестиційні кошти, більша частина яких має надійти з зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства. Отже, запропонований для реалізації Проект цілком відповідає державній політиці в сфері розвитку транспортного комплексу України, а його здійснення дасть змогу прискорити досягнення результатів, що окреслені у Національній транспортній стратегії України до 2030 року.

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

Проект відповідає вимогам законодавства до проектів у формі ДПП.

Так, Законом передбачено: надання прав щодо реконструкції та модернізації відповідних об'єктів ДПП та створення об'єктів ДПП з подальшим їх управлінням за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань; здійснення ДПП в межах встановленого терміну; передача 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. 76-77), 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 вищеперечислене, 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. 112 – 116). Розрахункова вартість Проекту оцінюється у сумі 21000,0 тис. дол. США, що дорівнює 617400,0 тис. грн. за обмінним курсом 29,4 грн./дол. США.

Інвестиційні витрати за Проектом здійснюються протягом трьох років: на першому році його реалізації - у проектні роботи у сумі 17640,0 тис. грн.;

на другому році – на модернізацію існуючого вантажного терміналу у сумі 88788 тис. грн;

на третьому році - на будівництво нового вантажного терміналу у сумі 510972,0 тис. грн.

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

Ініціатором Пропозиції за результатами сценарних розрахунків реалізації Проекту (ст. 136 – 150 ТЕО) 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 Проекту за 7 сценаріями можливого формату його реалізації.

Відповідно до базового сценарію, яким передбачено забезпечення запланованих Ініціатором Пропозиції динаміки обсягів вантажопереробки, збільшення цін на послуги з обслуговування вантажів та обсягів витрат на експлуатацію вантажного комплексу чиста вартість (NPV) Проекту складатиме 66142 тис. грн.; індекс прибутковості - 1,131; внутрішня ставка доходності (IRR) - 13%; простий період окупності - 12,9 років; дисконтований період окупності - 22,7 років.

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

при підвищенні обсягів вантажопереробки або цін на обробку вантажів на 10% (порівняно з планованими) термін окупності Проекту знизиться з 22,7 років (базовий варіант) до 16,5 років (підставою для можливості реалізації такого варіанту у ТЕО визначено вигідне географічне становище Міжнародного аеропорту «Бориспіль», досвід Ініціатора Пропозиції та наявність у нього розвинutoї мережі агентів, а також низький сьогоднішній рівень цін на обслуговування авіавантажів у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» порівняно з відповідними цінами в інших аеропортах світу);

за умов забезпечення 10%-го зниження (порівняно з планованим) витрат на експлуатацію вантажного комплексу (крім платежів за надання прав управління і створення об'єктів ДПП та платежів за використання інфраструктури Міжнародного аеропорту «Бориспіль»), дисконтований термін окупності скоротиться з 22,7 років (базовий) до 19,7 років.

За пессимістичними очікуваннями:

10%-не зменшення доходів у рамках Проекту (за рахунок невиконання планів щодо збільшення обсягу вантажів через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» чи неможливість належним чином збільшити ціни на послуги з вантажопереробки) робить Проект неефективним. При реалізації цього сценарію дисконтований період окупності виходить за рамки 30 років, а Ініціатор Пропозиції не зможе забезпечити прибутковість вкладеного капіталу на бажаному рівні 12%;

10%-не збільшення обсягу витрат на експлуатацію вантажного комплексу (порівняно з планованим) подовжує дисконотований термін окупності до 27 років.

Розрахунки довели, що у разі зменшення рівня доходів Проекту більше ніж на 2% або збільшенні рівня експлуатаційних витрат більше ніж на +5% Проект переходить у розряд неефективних - при умові, що Ініціатор Пропозиції бажає отримати дохідність на вкладений власний капітал 12% річних і окупити понесені інвестиційні витрати не більше ніж за 25 років.

Чутливість Проекту по відношенню 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 12% річних) у великий мірі пояснюються тим, що Ініціатором Пропозиції запропоновано:

здійснювати протягом строку дії договору, укладеного в рамках ДПП, досить високі щорічні платежі на користь державного партнера та Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а саме: плату за надання прав управління і створення об'єктів ДПП у розмірі щонайменше 25 млн. грн. на рік на користь державного партнера з можливістю збільшення розміру цієї плати у разі, якщо прибуток від експлуатації вантажних терміналів перевищуватиме розрахований відповідно до ТЕО та плату за використання інфраструктури аеропорту у розмірі щонайменше 85 млн. грн. на рік на користь Міжнародного аеропорту «Бориспіль» з подальшим збільшенням цієї суми на 5% щорічно протягом перших п'яти років його реалізації; по завершенню п'ятирічного періоду розмір цієї плати збільшуватиметься відповідно до зростання прибутку приватного партнера від експлуатації вантажних терміналів;

планами Ініціатора Пропозиції суттєво підвищити рівень заробітних плат працівників вантажного терміналу з моменту підписання договору, укладеного в рамках ДПП (орієнтовно на 25%);

планованим суттєвим збільшенням кількості працюючих у вантажному комплексі в рамках реалізації Проекту (по роках його реалізації, що в цілому складе близько 30%).

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 (ст. 137 ТЕО):

через рік після початку Проекту забезпечити зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі на 50% порівняно з поточним обсягом;

через 2,5 роки з початку реалізації Проекту, орієнтовно з січня 2022 року повністю ввести в експлуатацію новий вантажний комплекс у Міжнародному аеропорту «Бориспіль»;

після введення в експлуатацію новозбудованого сучасного вантажного терміналу протягом трьох років забезпечити збільшення вантажоперевезень на +10% щорічно; у наступні 5 років по +7% щорічно; у наступні 5 років по +3% щорічно; далі по 1% щорічно.

Крім того, щорічно приватний партнер сплачуватиме на користь державного партнера плату за надання прав управління і створення об'єктів ДПП у розмірі щонайменше 25 млн. грн. на рік та на користь ДП «Міжнародний Аеропорт «Бориспіль»» плату за використання інфраструктури аеропорту у розмірі щонайменше 85 млн. грн. на рік.

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

Проектом передбачено створення вантажно-логістичного інфраструктурного комплексу у Міжнародному аеропорту «Бориспіль», що дасть змогу гарантувати доставку вантажів та пошти “від дверей до дверей” та виконання “шести правил логістики” в ланцюгах поставок (vantаж, якість, кількість, час, місце, витрати - тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами). Послуги, що надаватимуться з використанням існуючого та нового вантажного терміналів, будуть приведені у відповідність із стандартами та рекомендованою практикою ІКАО.

2.3. Вигодоотримувачі

Вигодоотримувачами Проекту є працівники існуючого вантажного терміналу, вітчизняний та зарубіжний бізнес, що користується авіаційними вантажоперевезеннями, ДП «МА «Бориспіль» та населення м. Бориспіль й України в цілому, яке отримає переваги 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 I ТЕО (ст. 152 – 156). Обґрунтовано, що внаслідок реалізації Проекту буде досягнуто такі соціально-економічні результати:

повне збереження існуючих робочих місць, що є на існуючому вантажному терміналі Міжнародного аеропорту «Бориспіль» на момент підписання договору, що укладатиметься в рамках ДПП;

створення за перші 10 років реалізації Проекту орієнтовно 77 нових робочих місць;

суттєве збільшення рівня заробітних плат працівників вантажного терміналу (орієнтовно на 25%) одразу після підписання договору, що укладатиметься в рамках ДПП, та збереження і навіть поліпшення їх соціального забезпечення (соціального пакету), за угодою із профспілкою;

підвищення кваліфікаційного рівня працівників шляхом проведення постійного навчання персоналу.

Крім того, за результатами реалізації Проекту прогнозується досить значний обсяг податкових надходжень до бюджетів та фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування (ст. 156-160). Розраховано, що за 10 років реалізації Проекту:

до державного бюджету буде спрямовано надходжень на суму близько 527,6 млн. грн. (з урахуванням додаткових надходжень від плати за надання прав управління і створення об'єктів ДПП);

до бюджету м. Бориспіль надійде біля 98,7 млн. грн.;

до обласного бюджету Київської області буде спрямовано надходжень на рівні 28,5 млн. грн.;

до фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування буде сплачено близько 201,1 млн. грн.;

крім того, на користь Аеропорту буде спрямовано платежів на суму біля 1069,1 млн. грн.

Реалізація Проекту має й додаткові (непрямі) економічні вигоди, пов'язані з ефектами макроекономічного характеру, які відповідно до ТЕО (ст. 161-168) полягають у наступному:

підвищення рівня зайнятості у м. Бориспіль та Бориспільському районі у найближчі роки сприятиме вирішенню проблеми безробіття в регіоні та країні в цілому;

наближення рівня заробітних плат та соціального забезпечення фахівців вантажного комплексу, розташованого в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», до рівня відповідних працівників сучасних міжнародних аеропортів сприятиме реалізації державної політики щодо поступового доведення заробітних плат в країні до європейського рівня; зниженню ризиків відтоку кваліфікованих спеціалістів за кордон; виключенню випадків крадіжок, пошкоджень чи втрати вантажів та відповідно покращенню іміджевих характеристик Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та держави Україна в цілому;

збільшення обсягів перевезення та обслуговування вантажів через

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» призведе до росту обсягів фінансових надходжень, що сприятиме зростанню доданої вартості транспортної галузі з відповідним впливом на зростання ВВП в Україні;

зростання обсягів вантажів у рамках імпорту/експорту через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» сприятиме розширенню зовнішньоекономічної діяльності аеропорту та держави Україна, підвищить обсяг валютних надходжень в країну та позитивно вплине на покращення платіжного балансу та зміцнення національної грошової одиниці;

зростання транзитного потоку вантажів через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом перенаправлення частини існуючих міжнародних вантажопотоків з урахуванням вигідного географічного розташування цього аеропорту відносно наявних (vantажних, торгових) авіа маршрутів сприятиме перетворенню України в повноцінного участника міжнародних авіаперевезень та дозволить посилити позиції України як транзитної держави;

розвиток та розширення діяльності Міжнародного аеропорту «Бориспіль» як містоутворюючого підприємства буде мати вирішальне значення для стабільного соціально-економічного розвитку м. Бориспіль, а також створюватиме попит на додаткові послуги, матеріали та робочі місця в прилеглих районах, що сприятиме економічній активізації в регіоні.

2.5. Очікуваний вплив на навколошнє природне середовище

Вплив Проекту на навколошнє середовище в цілому буде позитивним, оскільки приватний партнер сумлінно виконуватиме загальні зобов'язання, що встановлені для суб'єктів господарювання в сфері охорони навколошнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки. Зокрема, з метою реалізації Проекту в частині будівництва нового вантажного терміналу 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 нового вантажного терміналу до прийняття рішення про провадження планованої діяльності. Зазначений обов'язок має бути відображенено 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 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 Аеропорту). Проведений 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 Міжнародного аеропорту «Бориспіль» реальної можливості (принаймні у найближчі 1-4 роки) суттєво збільшити обсяг вантажоперевезень авіаційним транспортом через аеропорт «Бориспіль» (зокрема шляхом переорієнтування частини вантажів, які перевозяться авіаційним транспортом по існуючих світових маршрутах, із їх залученням у Міжнародний аеропорт «Бориспіль») найбільш ефективним для держави та суспільства України в цілому є варіант залучення інвестицій приватного партнера, перш за все з огляду на те, що Ініціатор Пропозиції має можливості суттєво збільшити обсяг міжнародних вантажоперевезень через аеропорт.

Крім того, Ініціатор Пропозиції пропонує реалізувати цей важливий проект виключно за рахунок власних коштів, без залучення коштів державного бюджету України і фінансових коштів Міжнародного аеропорту «Бориспіль», які можуть бути використані на інші важливі для розвитку аеропорту проекти. При цьому вже через 2,5 роки в Аеропорту буде створено сучасний високотехнологічний вантажний комплекс, що відповідає міжнародним стандартам, та у найближчі роки вирішено завдання залучення додаткових вантажопотоків авіаційним транспортом в/через Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Зазначене дозволить суттєво підняти рівень заробітних плат та розширити соціальні пакети працівників, що на сьогодні працюють на вантажному терміналі, а також створити нові робочі місця у Міжнародному аеропорту «Бориспіль», покращити умови для розвитку бізнесу в Україні.

Додатково Ініціатором Проекту 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 25 млн. грн. на рік) з можливістю збільшення розміру цієї плати у разі, якщо прибуток від експлуатації вантажних терміналів перевищуватиме розрахований відповідно до ТЕО, та на користь Аеропорту (плату за використання інфраструктури аеропорту розмірі щонайменше 85 млн. грн. на рік) з подальшим збільшенням цієї суми на 5% щорічно протягом перших п'яти років його реалізації; по завершенню п'ятирічного періоду розмір цієї плати збільшуватиметься відповідно до зростання прибутку приватного партнера від експлуатації вантажних терміналів або зростання ВВП (ст. 123 ТЕО).

Поряд з наведеними вище аргументами на користь більш високої ефективності реалізації Проекту на умовах державно-приватного партнерства, існують й інші не фінансові переваги застосування ДПП, до яких слід віднести

наявність у потенційного приватного партнера досвіду впровадження та експлуатації комплексів з вантажопереробки у складі сучасних аеропортів, організації ефективних логістичних систем та менеджменту, що створить умови для запровадження в Україні нової корпоративної культури у сфері обслуговування міжнародних авіа вантажів, сприятиме зниженню корупції і репутаційних вад у цій сфері. 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 фіscalьних наслідків, які можуть виникнути під час здійснення ДПП внаслідок прямих та непрямих зобов'язань державного партнера

4.1. Інформація про ризики

У ТЕО 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 фіiscalьні наслідки виявлених ризиків для державного та приватного партнерів

Найбільш вагомими факторами, що впливають на результати цього Проекту, у ТЕО (ст.192-193) визначено такі:

недосягнення очікуваних (планованих) Ініціатором Пропозиції обсягів залучення додаткових вантажів в/через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» з відповідним збільшенням обсягів вантажопереробки;

недосягнення планованої Ініціатором Пропозиції динаміки збільшення цін на послуги з обслуговування вантажів, що надаватимуться у вантажному комплексі Міжнародного аеропорту «Бориспіль»;

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

затягування часу щодо підписання Договору ДПП і, відповідно, «зміщення» на майбутнє початку реалізації Проекту, що може суттєво погіршити можливості щодо «залучення» додаткових вантажопотоків в/через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом переорієнтування частини існуючих маршрутів перевезення вантажів авіаційним транспортом на користь Аеропорту.

Перелік істотних ризиків здійснення ДПП

Категорія та під категорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
Юридичні ризики				
Несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту	В Україні можливою є ситуація, коли документи дозвільного характеру видаються пізніше встановлених строків. Зазначене може негативно вплинути на реалізацію Проекту та відтермінувати строки його реалізації	Якісний	-	Приватний партнер
Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва нового вантажного терміналу	Законодавством України врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП. Водночас, процес передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та занадто бюрократизованим.	Якісний	-	Державний партнер
Складності здійснення оцінки впливу на довкілля	Оскільки процедура оцінки впливу на довкілля визначеної планової діяльності є відносно новою в Україні (введена в дію в грудні 2017 р.), то у зв'язку з відсутністю напрацьованої практики її застосування можуть виникнути ускладнення в процесі її проходження	Якісний	-	Приватний партнер

Технічні та технологічні ризики				
Недооцінка витрат, що необхідні для модернізації існуючого та будівництва нового вантажного терміналу	При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики недооцінки інвестиційних витрат з реалізації робіт, що передбачені в рамках такого проекту. Зазначене призведе до збільшення обсягів інвестування та негативно вплине на фінансові показники Проекту	Якісний	-	Приватний партнер
Використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів у перевезенні вантажів	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 відіб'ється на надійності та якості послуг, що надаватимуться вантажним терміналом. Зазначене призведе до погіршення якості надання послуг та негативно вплине на імідж Аеропорту «Бориспіль»	Якісний	-	Приватний партнер
Комерційні ризики				
Зростання цін на товари та послуги	Зростанням цін на обладнання та його комплектуючі, а також підвищеннем цін на електроенергію та інші послуги, порівняно з передбаченими ТЕО, може негативно вплинути на фінансові показники реалізації Проекту	Кількісний, сценарний	збільшення рівня планованих (оцінених) Ініціатором Проекту експлуатаційних витрат у рамках Проекту на 5% призведе до збільшення дисконтованого	Приватний партнер

			строку окупності Проекту на 1,9 років
Неможливість збільшити щорічні обсяги вантаж опера-робки відповідно до прогнозованих в рамках цього ТЕО	Окупність Проекту для приватного партнера значною мірою залежить від обсягів вантажів, які будуть переправлятися через вантажні термінали, які будуть ним експлуатуватися. Разі, якщо приватний партнер не зможе забезпечити прогнозовані обсяги Проект буде для нього збитковим	Кількісний, сценарний	зменшення на 5% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Проекту - щорічних обсягів вантажопереробки призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 6,61 років
Неможливість забезпечити щорічну динаміку зростання цін на обслуговування вантажів, як це передбачено ТЕО	Ціни на послуги в сфері вантажоперевезень в Україні є вільними й приватний партнер сам встановлюватиме їх відповідно до наявного попиту та ринкової кон'юнктури. Водночас, в разі підвищення цін може зменшитися попит на послуги, що надаватимуться приватним партнером з використанням терміналів, які він експлуатуватиме в рамках ДПП	Кількісний, сценарний	зменшення на 3% - порівняно з очікуваннями Ініціатора проекту - щорічної динаміки цін на обслуговування вантажів призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 3,19 років

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	Приватний партнер
Інші ризики			
Політичні ризики	Україна сьогодні знаходиться у політично нестабільному стані. У 10 областях оголошено воєнний стан. Наприкінці березня відбудуться вибори нового Президента України, восени – вибори нового Парламенту. Зазначене може призвести до ускладнень у реалізації Проекту	Якісний	Державний партнер
Націоналізація реквізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера			
Соціальний ризик	Залучення приватного партнера для реалізації інфраструктурних проектів у багатьох випадках викликає нездоволення населення, зокрема працівників підприємства, об'єкти якого передаються у ДПП. Це може викликати акти протестів тощо	Якісний	Приватний партнер

Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов'язань, передбачених Договором ДПП (надзвичайний стан, стихійні лиха, епідемії, тощо)	Сторони договору, укладеного в рамках ДПП, Якісний можутть не виконати свої зобов'язання за договором, укладеним в рамках ДПП, у випадку виникнення форс-мажорних обставин	-	Розподіляються між сторонами
Випадкове знищення майна або його частини	Випадкове знищення майна або його частини може привести до виникнення збитків, упущенії вигоди і витрат на відтворення знищеного або пошкодженого майна з боку приватного партнера	Якісний	Приватний партнер
Дострокове розірвання договору однією зі сторін	Дострокове розірвання договору однією зі сторін може привести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту	Якісний	Розподіляються між сторонами
Несвосчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони державного або приватного партнера	Несвосчасне 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	Розподіляються між сторонами
Внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинути на Проект	Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для державного, так і для приватного партнера	Якісний	ДП

Перелік ризиків здійснення ДПП, управління якими здійснює державний партнер

№	Категорія та підкатегорія ризику	Опис ризику	Вплив ризику	Rівень/ступінь впливу	Йомовірність настання	Підхід до управління ризиком
Юридичні ризики						
1	Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва нового вантажного терміналу	Законодавством України врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП. Водночас, процес передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та занадто бюрократизованим.	Може вплинути на графік реалізації Проекту (відтермінування початку будівництва нового вантажного терміналу у часі)	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 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. Цей ризик оцінено як середній, оскільки будівництво нового вантажного терміналу буде здійснюватися приватним партнером на другому етапі виконання договору, укладеного в рамках ДПП, орієнтовно через 1,5 роки після його укладення. Тобто, приватний партнер матиме певний час для вирішення питання щодо земельної ділянки

Інші ризики							
2	Політичні ризики	Україна сьогодні знаходиться у політично нестабільному стані. У 10 областях оголошено воєнний стан. Наприкінці березня відбудуться вибори нового Президента України, восени – вибори нового Парламенту. Зазначене може привести до ускладнень у реалізації Проекту	Може вплинути на графік реалізації Проекту (відтермінування початку окремих заходів в рамках Проекту)	Високий	Середній	У договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення загроз реалізації Проекту, причиною яких є загострення політичної ситуації в країні та відповідальність державного партнера за невиконання ним своїх зобов'язань за Договором ДПП	
3	Націоналізація, реквізіція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера	Націоналізація, конфіскація примусове майна	реквізіція, або інше відчуження майна	Може унеможливити здійснення проекту га умовах ДПП	Високий	Незначний	Законодавство у сфері ДПП передбачає гарантії приватному партнеру від подібних ризиків. Для нівелювання цього ризику такі гарантії мають бути відображені у договорі, укладеному в рамках ДПП
4	Внесення змін до чинного законодавства, які	Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для	Може погіршити 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	

негативно державного, так і для вплинути на приватного партнера
Проект

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.

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 5% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Пропозиції - щорічних обсягів вантажопереробки (*Ризик 1*);

зменшення на 3% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Пропозиції - щорічної динаміки цін на обслуговування вантажів (*Ризик 2*);

збільшення на 5% - порівняно з попередньою оцінкою Ініціатора Пропозиції - щорічних обсягів витрат з експлуатації вантажного комплексу (*Ризик 3*).

Оцінку зазначених ризиків було здійснено щодо впливу їх виникнення на подовження дисконтованого періоду окупності Проекту порівняно з базовим сценарієм розрахунків, який відображає очікування (планы) Ініціатора Пропозиції. Було виявлено, що настання Ризику 1 призведе до збільшення дисконтованого терміну окупності Проекту (DPP) до 29,34 років, настання Ризику 2 призведе до збільшення DPP до 25,92 років, настання Ризику 3 призведе до збільшення DPP до 24,63 років порівняно з дисконтованим періодом окупності для базового сценарію у 22,73 роки. Відповідно настання Ризику 1 призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 6,61 років, Ризику 2 - на 3,19 років, Ризику 3 - на 1,9 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 існуючого та будівництва нового вантажного терміналу; використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів у перевезенні вантажів; неможливість збільшити щорічні обсяги вантаж переробки вантажів відповідно до прогнозованих в рамках ТЕО; неможливість забезпечити щорічну динаміку зростання цін на обслуговування вантажів, за темпами, як це передбачено у ТЕО; девальвація національної валюти; можливі соціальні ризики; випадкове знищення майна або його частини.

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. 199 -201) 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. Крім того, у договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення загроз реалізації Проекту, зокрема тих,чиєючию 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 «Про державно-приватне партнерство» 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 (стаття 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, можна зробити висновок про те, що цей вид договору також не відповідає меті та змісту даного Проекту.

Крім того, ДП «МА «Бориспіль», відповідно до Закону України «Переліку 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, одним з об'єктів, який пропонується передати приватному партнеру за договором, укладеним в рамках ДПП, є існуючий вантажний термінал, який не є цілісним майновим комплексом, а входить 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).

В ТЕО доведено, 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 Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на стороні державного партнера для участі у договорі, укладеного в рамках ДПП.

Відповідно до Закону вибір форми здійснення ДПП автоматично визначає процедуру ініціювання ДПП, підготовки до укладання договору та вибору приватного партнера (згідно з частиною третьою 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 недоцільності прийняття рішення про здійснення державно-приватного партнерства

Відповідно до пункту статті 13 Закону та за результатами проведення аналізу ефективності пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», що подана ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» Мінінфраструктури вважає за доцільне здійснення державно-приватного партнерства щодо 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 перелік об'єктів вантажного терміналу, що знаходяться на балансі Міжнародного аеропорту «Бориспіль», який 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 нового вантажного терміналу у Міжнародному 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)).

В. о. Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК