

Висновок

за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства щодо проекту з розвитку центральної заправної станції паливно-заправного комплексу ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

1. Інформація про проект

1.1. Ініціатор пропозиції

Ініціатором пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства (далі – ДПП) щодо проекту з розвитку центральної заправної станції паливно-заправного комплексу ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – Проект) є Товариство з обмеженою відповідальністю «УТН-ГРУП», ЄДРПОУ: 33150762, адреса: 04071, м. Київ, Подільський район, вул. Верхній Вал, буд. 28/12 (далі – Ініціатор), яке засноване в 2004 році та тривалий час здійснює комерційну діяльність, пов'язану з реалізацією авіаційного палива та заправкою повітряних суден.

Компанія займається забезпеченням поставки палива для заправки повітряних суден у Києві (аеропорт “Жуляни”), Борисполі, Одесі та Львові, в тому числі міжнародних компаній, які здійснюють польоти в Україну (KLM; Lufthansa; Air Austrian; Air France тощо).

Компанія зарекомендувала себе надійним партнером і добросовісним учасником ринку, має необхідні ресурси для ефективного ведення господарської діяльності та активно шукає можливості для розширення своєї діяльності. Як результат, ТОВ «УТН-ГРУП» зацікавлене у співпраці з державним партнером в рамках ДПП.

Відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство» Ініціатор подав належним чином оформлену пропозицію, яка складається з концептуальної записки та техніко-економічного обґрунтування (далі – ТЕО).

1.2. Об'єкт ДПП та земельні питання

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – Аеропорт) розташоване у східній частині Бориспільського району Київської області. Відстань від центра Києва до Аеропорту складає 40 км. Аеропорт входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України та включений до переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації.

До складу цілісного майнового комплексу Аеропорту входить паливно-заправний комплекс Аеропорту (далі – ПЗК), який призначений для приймання, зберігання і видачі авіапалива для заправки повітряних суден. ПЗК складається з:

1) Базового складу паливо-мастильних матеріалів (далі – ПММ), що знаходиться за межами Аеропорту, площею 11,496 га та загальною ємністю резервуарів 14 000 м³, з яких 12 000 м³ призначено для авіапалива.

Окремі активи ПММ потребують модернізації або ремонту. Зокрема, це стосується заміни насосного обладнання та резервуарів.

2) Складів центральної заправної станції (далі – ЦЗС), площею 6,6 га, що включає резервуари загальною ємністю 7 000 м³ та систему трубопроводів під перонами терміналів D та F.

На даний час на складі не ведеться операційна діяльність. Обладнання та споруди (за невеликим винятком), які були введені в експлуатацію ще у 1965 року, вже практично не існують. Більша частина обладнання була демонтована, а споруди перепрофільовані. Резервуарний парк зараз перебуває у стадії реконструкції.

3) Міжскладського блокувального паливопроводу (далі – МП), збудовано в 1968 році, що з'єднує ПММ та ЦЗС на відстані 6,9 км із них 3,3 км поза межами території Аеропорту.

Деталізований опис складу, характеристик, стану та технологічної схеми функціонування ПЗК визначені у розділах 1.2 та 4.1 ТЕО.

Ініціатором пропонується визначити об'єктом ДПП лише частину ПЗК, яка складається з активів ЦЗС. Такий підхід обумовлює, де-факто, спільну експлуатацію ПЗК Аеропортом та приватним партнером, що вимагатиме визначення на рівні договору ДПП зустрічних зобов'язань Аеропорту і приватного партнера, процедур їх взаємодії у звичайному та критичному режимах функціонування ПЗК, а також визначення відповідальності сторін.

Закон України «Про державно-приватне партнерство» відносить до об'єктів ДПП існуючі, зокрема відтворювані (шляхом реконструкції, модернізації, технічного переоснащення) об'єкти, що перебувають у державній власності, а також створювані або придбані об'єкти в результаті виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства. Оскільки Проект передбачає створення та придбання нових об'єктів ЦЗС, остаточний перелік майна об'єкту ДПП має бути сформований на етапі формування умов договору ДПП.

Проект передбачає передачу приватному партнеру на правах оренди земельної ділянки під об'єктами ЦЗС. Строк оренди має дорівнювати строку договору державно-приватного партнерства. Однак об'єкти ЦЗС, заплановані для передачі в користування (експлуатацію) приватному партнеру, розташовуються лише на частині зазначеної земельної ділянки, загальна площа якої становить 518,6847 га. Оформлення права користування приватного інвестора на цю частину землі можливе лише після виділення в окрему ділянку та подальшої відмови Аеропорту від права постійного користування на сформовану земельну ділянку.

У якості альтернативного варіанту Проектом розглядається можливість покладення на приватного партнера частини функцій замовника (забудовника) під час будівництва нових об'єктів нерухомості (об'єктів ЦЗС). Реалізація цього варіанта не передбачає набуття приватним партнером зареєстрованого права користування земельною ділянкою Аеропорту, а лише надання приватному партнеру можливості її забудови.

Проект також передбачає необхідність розвитку ЦЗС в майбутньому, за рахунок розширення резервуарного парку. Таке розширення можливе за рахунок

земельної ділянки приватної власності загальною площею 4,7404 га, яка розташована поряд з ЦЗС. Запропоновані рішення щодо отримання контролю на зазначену ділянку передбачають застосування як добровільного, так і примусового викупу в порядку, передбаченому Законом України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності».

Деталізований опис всіх земельних питань визначається розділом 3.4 ТЕО.

1.3. Мета, обґрунтування необхідності реалізації проекту та проблеми, які передбачається розв'язати в результаті його реалізації

Ключовими проблемами ПЗК Аеропорту є низька швидкість заправки, яку він може разом з паливозаправниками забезпечити для авіакомпаній, суттєвий знос існуючих активів, невикористання повного циклу надання послуг від складу ПММ до складу ЦЗС у зв'язку з обмеженнями існуючого паливопроводу та обмеженням потужностей ПЗК. Крім того, перевантаження автоцистернами перонів та автодоріг між м. Бориспіль і Аеропортом вже у найближчий час можуть стати критичними для розвитку всього Аеропорту.

Метою Проекту є модернізація та розширення ЦЗС, які призведуть до збільшення об'ємів трубопровідного постачання авіапалива на територію Аеропорту та, відповідно, збільшення обслуговування зростаючої кількості злітно-посадових операцій, а також покращення якості послуг з обслуговування повітряних суден, підвищення рівня безпеки та додаткового забезпечення екологічних вимог.

Необхідність розв'язання проблем функціонування ПЗК Аеропорту відображена в Стратегічному плані розвитку державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на 2015-2019 роки. Зокрема, серед проектів розвитку Аеропорту передбачається будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС. Стратегічний план розвитку зазначає, що існуюча насосна станція (належить сторонній організації - ТОВ «Кребо Інтернешенел») має обмежену потужність та не може забезпечити нормальної роботи системи ЦЗЛ на всіх перонах ДП МА «Бориспіль». Будівництво насосної станції ЦЗС також обумовлено необхідністю організації пунктів видачі авіапалива у паливозаправники, оскільки доставка авіа палива зі складу до місця стоянки повітряних суден займає час, а це при виникненні несприятливих зовнішніх факторів (закриття залізничного переїзду, ДТП по дорозі та інше) може впливати на своєчасність заправки та регулярність відправки повітряних суден. За станом на початок 2019 року, передбачений Стратегічним планом розвитку проект Аеропортом не реалізовано.

Поряд з цим, запропонований Ініціатором Проект є більш масштабним та передбачає вирішення більшого кола проблем, пов'язаних з перспективами розвитку Аеропорту. Зокрема, реалізація Проекту дозволить створити систему заправки, що буде здатна забезпечити пролив палива, необхідного для обслуговування зростаючої кількості злітно-посадових операцій. Ключовими

перевагами реалізації Проекту шляхом залучення приватного інвестора мають стати:

- залучення сучасних технологій та управлінського досвіду для розвитку нових послуг;

- розвиток конкурентного середовища, що має привести до покращення рівня послуг для кінцевих споживачів;

- залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури Аеропорту;

- збереження прибуткової діяльності за Аеропортом і в той же час передача недіючих активів, а також пов'язаних ризиків, приватному інвестору;

- реалізація Проекту збільшує якість і швидкість обслуговування повітряних суден, що підвищує конкурентні переваги самого Аеропорту і авіакомпаній, що обслуговуються в ньому, таким чином сприяючи збільшенню пасажиропотоку;

- уникнення ризику появи «вузьких місць» в інфраструктурі паливозаправки для розвитку Аеропорту в цілому.

У той же час держава не втрачає контроль за діяльністю усього ПЗК, передаючи приватному інвестору лише склад ЦЗС. Це також буде мати певні переваги:

- у разі реалізації Проекту, два приватних оператори інфраструктури паливозаправки (приватний партнер та ТОВ «Кребо») будуть під'єднані до складу ПММ та МП, таким чином, відбудеться розвиток конкурентного ринкового середовища;

Аеропорт збереже за собою всю поточну діяльність ПЗК, і як результат, не матиме негативного впливу на рівень власних грошових потоків.

Крім того, очікується, що запропонований Проект надасть можливість Аеропорту сконцентрувати наявні ресурси, в тому числі фінансові та управлінські, у визначені ключові напрямки (розширення терміналу Д, розширення зони обслуговування пасажирів, реконструкція резервної злітно-посадкової смуги тощо) і забезпечить можливість надання супутніх послуг наземного обслуговування приватним інвесторам.

1.4. Відповідність мети проекту пріоритетам державної політики у галузі повітряного транспорту

Мета та завдання Проекту відповідають пріоритетам державної політики у галузі повітряного транспорту, зокрема: Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Середньостроковому плану пріоритетних дій уряду до 2020 року та Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року. Обґрунтування наведені у розділі 1.9 ТЕО.

У Національній стратегії, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України №430-р від 30 травня 2018 року, наголошується на необхідності збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором. Національною стратегією також визначено перелік завдань, які необхідно вирішити для розвитку повітряного транспорту. Зокрема, це стосується удосконалення

управління державними активами в авіаційній інфраструктурі, розбудови термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, підвищення конкурентоспроможності міжнародного аеропорту «Бориспіль» як провідного вузлового аеропорту Східної Європи, зокрема шляхом розширення мережі авіаційних сполучень, залучення більшої кількості авіаперевізників.

Середньостроковий план пріоритетних дій уряду до 2020 року, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України № 275-р від 3 квітня 2017 року. Серед основних проблем, які передбачається розв'язати, план визначає невідповідність авіаційної інфраструктури вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден, неналежне забезпечення обслуговування пасажирів та повітряних перевізників, низький рівень розвитку аеропортової інфраструктури, відсутність власних коштів та коштів місцевих бюджетів. План також передбачає впровадження в аеропортах механізмів ДПП, приведення аеропортової інфраструктури у відповідність із міжнародними вимогами шляхом її модернізації, розроблення механізму залучення інвестицій в аеродромну інфраструктуру аеропортів.

Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України № 126 від 24 лютого 2016 року, передбачає забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів, об'єктів інфраструктури аеропортів, об'єктів наземної інфраструктури, що належать українським повітряним перевізникам за рахунок їх власних коштів, залучення приватних інвестицій у розвиток аеропортів, зокрема об'єктів інфраструктури аеропортів, що призначені для наземного обслуговування повітряних суден, технічного обслуговування повітряних суден, об'єктів забезпечення авіаційним паливом. В результаті виконання програми передбачається збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року (більш як удвічі порівняно з 2015 роком), активізацію державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі, збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами, зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хвилин.

Таким чином, запропонований Проект є безпосередньою реалізацією Національної стратегії, Середньострокового плану пріоритетних дій уряду та Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. Залучення інвестицій, а також впровадження сучасних технологій в рамках Проекту, сприятимуть забезпеченню прогнозованого росту пасажиропотоку та привабливості інвестиційного клімату України.

1.5. Відповідність проекту ознакам державно-приватного партнерства

Аналіз положень ТЕО засвідчує відповідність Проекту ознакам ДПП. Зокрема, Проект передбачає:

1) Передачу майна ЦЗС Аеропорту в користування приватному партнеру, за умови здійснення реконструкції і модернізації існуючих, створення та придбання нових об'єктів.

2) Впровадження довгострокових заходів для досягнення очікуваних покращень/результатів, як засвідчують фінансово-економічний і технічний аналіз. З огляду на це, запропонований строк реалізації Проекту становить 35 років.

3) Передачу приватному партнеру частини ризиків, пов'язаних з його реалізацією, зокрема:

ринкових ризиків (наприклад, недостатній попит на послуги приватного партнера, підвищення конкуренції, зміна структури попиту);

юридичних ризиків (наприклад, ризики щодо передачі прав на об'єкт ДПП та земельні ділянки, необхідні для реалізації Проекту);

технічних та операційних ризиків (наприклад, отримання необхідних дозвільних документів, виконання умов щодо проектування та будівництва необхідних об'єктів в межах Проекту);

фінансових ризиків (наприклад, інфляційні, валютні ризики, ризики щодо залучення фінансування);

соціальних ризиків (наприклад, забезпечення потреби в кваліфікованому персоналі);

екологічних ризиків (наприклад, аварії та інші надзвичайні ситуації) тощо.

4) Внесення приватним партнером протягом перших шести років інвестицій у розмірі близько 11,9 млн. євро, що становить 385,3 млн. грн. Очікувана сума інвестицій протягом терміну ДПП – 1 037 млн. грн.

Також варто зауважити, що передача майна ЦЗС за Проектом формально не підпадає під визначений ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» перелік сфер здійснення проектів ДПП. Однак, у разі погодження висновку, Міністерство інфраструктури України, керуючись ч. 2 вищенаведеної статті, а також у зв'язку з тим, що передбачена Проектом сфера застосування ДПП не відноситься до видів господарської діяльності, які можуть здійснюватися виключно державними підприємствами та організаціями, приймає рішення про застосування ДПП до сфери діяльності, передбаченої запропонованим Проектом.

1.6. Строк договору ДПП та інші параметри проекту

Строк реалізації Проекту становить 35 років та розрахований виходячи із реальної можливості приватного партнера повернути інвестиції та отримати прибуток, а також базуючись на очікуваннях ринку. Фактори, які вплинули на розрахунок, описані Ініціатором у розділах 1.4 та 6.4 ТЕО.

Враховуючи відсутність визначеної формули для розрахунку оптимального строку ДПП, тривалість ДПП визначена, виходячи з індивідуальних особливостей Проекту, та враховує вимогу уряду про те, що активи повинні

працювати протягом певного періоду часу після закінчення ДПП. Тобто на момент завершення періоду ДПП, активи, які будуть створені під час ДПП, не будуть знаходитись в кінці свого життєвого циклу та зможуть принести користь уряду після передачі. При розрахунку оптимального строку ДПП Ініціатор враховує наступні фактори:

1) Фінансовий період окупності для інвестора – інвестор повинен мати час покрити вартість капіталовкладень, здійснених у проект. З огляду на мінімальні вимоги щодо інвестицій для Проекту, а також необхідність забезпечити розвиток ЦЗС у строк, який відповідає Стратегічному плану розвитку Аеропорту, строк дії ДПП повинен бути достатньо довгий, щоб приватний партнер міг покрити вартість інвестованих коштів та досягти прийнятної норми рентабельності інвестицій.

2) Технічний цикл інвестицій – це період, протягом якого початкові інвестиції проходять різні етапи циклу росту, що включає планування, будівництво, введення в експлуатацію, експлуатацію та технічне обслуговування, амортизацію та реконструкцію. Інвестори зацікавлені у поверненні активів, у які вони інвестують, на пізнішому етапі життєвого циклу, тоді як для державного сектору – навпаки. Наприклад, для ПЗК очікуваний строк експлуатації ключового капіталовкладення (резервуари, трубопроводи, насосне та інше обладнання) становить 7-40 років до наступного реінвестування, з середнім строком близько 30 років. Крім того, необхідно враховувати період до початку будівництва, який потрібен для одержання необхідних будівельних дозволів та відповідних перевірок, самого періоду будівництва та подальших інвестицій в об'єкт.

3) Ринкові вимоги – стосується становища на ринку авіаперевезень. Фінансові прогнози, у тому числі період окупності, розраховуються на основі прогнозних обсягів пасажиропотоку і, як результат, проливу палива, які неможливо спрогнозувати без похибки. У випадку непередбачених подій, через які можуть зменшитись обсяги проливу, приватний партнер потребуватиме більше часу для компенсації інвестицій. Враховуючи ризик щодо невизначеності майбутніх обсягів, приватний партнер бажатиме знизити ризик окупності інвестицій і додати декілька років до строку ДПП.

Очевидно, що чим менший строк ДПП, тим швидше право на управління майном і доходи від його діяльності повернуться до державної сторони. Тим не менш, Ініціатор обґрунтував, що короткий період ДПП також означає, що:

державі раніше повинна взяти на себе відповідальність за інвестиції;
приватний партнер буде менш мотивований до здійснення довгострокових інвестицій, оскільки в нього не буде достатньо часу для повернення своїх коштів і отримання відповідного прибутку від впроваджених інвестицій.

Ініціатором Проекту пропонується встановлення компенсаційних платежів приватного партнера на користь державного бюджету та Аеропорту (розділ 6.5 ТЕО).

Зокрема, пропонується встановити компенсаційний платіж на користь державного бюджету у вигляді частки чистого доходу від діяльності приватного

партнера. Такий платіж визначається за аналогією з розрахунком концесійного платежу, передбаченого підпунктом 2 пункту 1 Методики розрахунку концесійного платежу, затвердженого постановою КМУ від 12.04.2000 року № 639 (в редакції постанови КМУ від 04.02.2016 року № 130).

Запровадження мінімального фіксованого платежу є недоцільним, оскільки склад ЦЗС наразі є недіючим. Беручи до уваги, що фіксована частина концесійного платежу направлена на компенсацію державі потенційно втрачених поточних доходів (дивідендів) внаслідок передачі активів приватному партнеру, застосування мінімальної фіксованої частини концесійного платежу не є обов'язковим.

Змінний платіж буде розрахований як відсоток від чистого доходу, отриманого приватним партнером. Розмір ставки платежу визначатиметься на конкурсній основі у процесі конкурсу з визначення приватного партнера.

Ініціатором проекту на основі даних Держкомстату було розраховано мінімальний розмір ставки на рівні 0,896%. Надходження до державного бюджету протягом строку ДПП, розраховані виходячи із мінімального розміру ставки, наведені в розділі 8.1 ТЕО, таблиця 8.3.

З метою компенсації Аеропорту витрат, пов'язаних з реалізацією Проекту, в т.ч. в рамках виконання зобов'язань щодо доступу приватного партнера до інфраструктури (транспортної, енергетичної), а також компенсації потенційно втрачених доходів від активів, які планується передати в межах Проекту, пропонується встановити механізм компенсації Аеропорту у вигляді відсотку виручки від діяльності складу ЦЗС, за вирахуванням витрат на користь Аеропорту за приймання, відстоювання та передачу палива до облікового вузла на складі ЦЗС. Для цілей побудови фінансової моделі цей відсоток було прийнято на рівні 10%. Компенсаційні надходження на користь Аеропорту, розраховані із врахуванням вказаного відсотку, наведені в розділі 7.1 ТЕО, таблиця 7.4.

За проведеними розрахунками компенсаційні платежі на користь Аеропорту складають 37,6 млн. грн. недисконтованого прибутку до 2024 року та 1 388,6 млн. грн. протягом всього терміну дії ДПП.

1.7. Розрахункова вартість проекту, джерела фінансування

За попередніми розрахунками Ініціатора Проекту, для забезпечення інфраструктурою зростання потреб у заправці повітряних суден за зростання пасажиропотоку Аеропорту, очікується, що від приватного партнера протягом 2019-2024 років достатньо буде виконати такі роботи в межах функціонування ЦЗС:

- розширення резервуарного парку;
- впровадження систем автоматизації;
- будівництво фільтраційної станції;
- забезпечення пожежної та екологічної безпеки;
- ремонт/будівництво паливопроводів під перони летовища, в т.ч. заповнення трубопроводів паливом;

закупівля диспенсерів;
інвестиції у суміжні активи.

За попередніми розрахунками Ініціатора, обсяг достатніх інвестицій для розвитку ЦЗС в цілому на перші шість років може становити у поточних цінах близько 11,9 млн євро (без ПДВ). Надалі передбачається, що з певною періодичністю (наприклад, раз в 5 років) приватний інвестор буде на основі оновлених планів розвитку Аеропорту, в т.ч. планів розвитку складу ПММ та МП, розробляти та погоджувати з Аеропортом план розвитку ЦЗС та проводити необхідні роботи для збільшення потужності комплексу та підтримання існуючих активів.

Оскільки ЦЗС технологічно пов'язана з базовим складом ПММ та МП, Проектом передбачається, що Аеропорт матиме зустрічні зобов'язання з розвитку або підтримання зазначених активів стосовно зобов'язань приватного партнера з розвитку складу ЦЗС. Важливо відзначити, що незалежно від реалізації Проекту ДПП, Аеропорт повинен буде розвивати існуючі активи ПЗК на рівні, достатньому для забезпечення прогнозованих обсягів пального. Тому зустрічні зобов'язання Аеропорту не передбачають додаткових капіталовкладень порівняно з поточною ситуацією. Проект передбачає наступні зустрічні зобов'язання:

1) Склад ПММ:

розширення загальної ємності резервуарного парку;
подовження залізничної естакади та облаштування пунктів зливу;
впровадження систем автоматизації;
розширення насосної станції;
забезпечення пожежної та екологічної безпеки;
інвестиції у суміжні активи.

2) МП:

проведення необхідних ремонтних робіт або прокладення нового трубопроводу, залежно від результатів дефектоскопії.

Розрахунки ТЕО передбачають, що виконання інвестиційних зобов'язань приватного партнера буде здійснюватися як за рахунок власного, так і боргового фінансування. Відповідно, передбачається, що джерелом фінансування зустрічних зобов'язань будуть власні кошти Аеропорту. Фінансування за рахунок Держаного бюджету України не передбачається.

2. Інформація про соціально-економічні та екологічні результати здійснення ДПП

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

Аналіз положень ТЕО свідчать про те, що запланований обсяг інвестицій на перші шість років (протягом 2019-2024), складає близько 11,9 млн євро (без ПДВ) або 385,3 млн грн.

Приватний партнер має забезпечити потужність одночасного зберігання на рівні 14 000 м³ з максимальною потужністю видачі палива близько 1 200 м³/год.

Для запуску складу ЦЗС та його розвитку Ініціатором Проекту будуть виконані наступні роботи (детальний опис та план-графік наведені в розділі 5.1 ТЕО):

1) Пункт прийому палива з блокувального паливопроводу. Передбачено встановлення модулів пункту приймання палива з блокувального паливопроводу: в 2020 році – збільшення продуктивності до 250 м³/год. Для забезпечення приймання палива із АЦ призначений пункт зливу палива з продуктивністю 90 м³/год.

2) Резервуари. Впродовж 2019-2027 років приватний інвестор повинен буде виконати розширення резервуарного парку. За період 2020-2024 роки планується нарощення резервуарного парку з 8 до 11,3 т одночасного зберігання. Пропонується встановлення резервуару РВС-3 000 м³, а також реконструкція 2-х РВС-2 000 м³ та одного РВС-2 000 м³ у період до 2020 року. При цьому, Проектом передбачено, що у разі необхідності будівництва додаткових резервуарів, це потребуватиме розширення території ЦЗС за існуючі межі Аеропорту.

3) Диспенсери. Всі місця стоянок на перонах D (26 стоянок) та F (10 стоянок) обладнані колодязями, наявність яких дозволяє використовувати диспенсери. Тим не менш Ініціатор Проекту передбачає, що не весь пролив буде забезпечуватись диспенсерами, тому немає потреби придбання диспенсерів для всіх колодязів. Виходячи з планового розподілу проливу планується введення 4-х диспенсерів у 2020 році та ще 3-х у 2024 році, що має повністю забезпечити потреби приватного інвестора протягом вказаного періоду.

4) Насосна станція. Ініціатором Проекту шляхом розрахунків визначена необхідність у насосних модулях продуктивністю 240 м³/годину з функцією автоматичного регулювання потужності. Максимальна кількість модулів до 2031 року досягне 8 шт., що дасть можливість збільшити продуктивність насосної станції до 1 990 м³/год.

5) Очисні споруди та система автоматичного пожежогасіння. Будівництво очисних споруд планується в 2020 році, системи автоматичного пожежогасіння – 2024 році. Конструкція та продуктивність регламентуються нормативними документами та визначаються розрахунками.

6) Виробнича будівля. Наявність будівлі обумовлена потребою забезпечення необхідними умовами для виконання персоналом виробничих процесів та надання необхідних санітарно-гігієнічних умов їх праці. Характеристика будівлі напряму залежить від кількості працюючих, а їх кількість – від обсягів витрат палива по підприємству.

Проект ДПП передбачає створення нових робочих місць. Зокрема, очікується створення штату у розмірі 46 працівників у 2020 році та його поступове зростання виходячи з потреб бізнесу.

Приватний інвестор повинен забезпечити умови праці не гірші за існуючі за чинним колективним договором з працівниками ПЗК.

Також Проектом передбачено здійснення приватним інвестором комплексу заходів, направлених на забезпечення нормативного стану навколишнього середовища (конкретизація вказаних заходів наведена у розділі 9.1 та Додатку 4 до ТЕО).

2.2. Основні вимоги до товарів (робіт, послуг), що надаватимуться згідно з договором ДПП

Через відсутність придатного до експлуатації складу ЦЗС на території Аеропорту, пальне, яке оператори, окрім компанії «Кребо», планують реалізувати, поставляється на склад ПММ у м. Бориспіль, яке звідти вони вимушені везти у автоцистернах до повітряних суден.

Варто зазначити, що витрати авіаперевізника на заправку літака залежать не лише від вартості палива і тарифу на послугу заправки, а й від часу, за який ця послуга надається. Це пов'язано із тим, що поки повітряне судно знаходиться в Аеропорту, воно не генерує доходи. Таким чином, авіакомпанії зацікавлені у скороченні часу простою своїх літаків задля мінімізації втраченої вигоди.

Після реконструкції складу ЦЗС очікується, що час повного циклу заправки повітряного судна буде скорочений завдяки використанню диспенсерів. Також очікується, що незважаючи на зростання вартості послуги заправки, загальні витрати авіаперевізників на заправку повинні бути зменшені, адже прискорення процесу заправки дозволить зменшити витрати від простою повітряних суден у Аеропорту.

Окрім цього, авіакомпанії, які оперують широкофюзеляжними літаками, зацікавлені у наявності альтернативної заправки через диспенсери, яка дає змогу паралельно обслуговувати літак, не чекаючи завершення заправки, що призводить до значної економії часу перебування в Аеропорту.

Планується, що після реконструкції ЦЗС з'явиться можливість надавати три нових послуги:

- видача палива «в крило» повітряних суден через диспенсери;
- видача палива через колодязі на перонах у диспенсери;
- видача палива до автоцистерн на складі ЦЗС.

2.3. Вигодоотримувачі

Очікується, що реалізація проекту створить переваги для наступних сторін:

1) Держава. Додаткові надходження у вигляді компенсаційних платежів приватного партнера за активи, які передані в ДПП. Крім того, додаткові надходження до Державного бюджету у вигляді податків, зборів та внесків.

2) Аеропорт. Реалізація Проекту збільшить якість і швидкість обслуговування повітряних суден, підвищить конкурентні переваги самого Аеропорту і авіакомпаній, що обслуговуються в ньому, що, в свою чергу буде сприяти збільшенню пасажиропотоку. Це зі свого боку також призведе до збільшення податків від діяльності Аеропорту, створення робочих місць в інших напрямках діяльності. Крім того, Аеропорт отримає додаткові надходження у вигляді компенсаційних платежів. При цьому, частина комерційних та

будівельних ризиків, пов'язаних з Об'єктом ДПП буде перекладена на приватного інвестора.

3) Робітники. Реконструкція та початок операційної діяльності ЦЗС передбачає створення нових робочих місць. Окрім цього, робітники, яких прийме на роботу приватний партнер, будуть брати участь у навчальних програмах з підвищення кваліфікації, що дозволить підвищити їх продуктивність та конкурентоспроможність у галузі.

4) Бориспільський район та селищна рада населеного пункту Гора. В рамках внеску пайової участі на розвиток інфраструктури, що передбачено поточним законодавством, у вигляді 5% від розміру інвестицій на реконструкцію та 10% від будівництва нових активів з боку приватної сторони, місцева влада отримає можливість вирішити свої інфраструктурні проблеми.

5) Авіаперевізники. Розвиток ЦЗС приватним інвестором дозволить покращити конкурентне середовище послуг з паливозаправки шляхом створення додаткової альтернативи для доставки палива «під крило» повітряних суден. Крім того, буде створена нова послуга, яка на даний час відсутня в Аеропорту із застосуванням сучасних технологій, що дозволить скоротити час заправки повітряного судна.

6) Фінансові організації. Отримають можливість кредитувати приватного партнера в процесі реалізації Проекту.

2.4. Соціальні та економічні вигоди і наслідки реалізації проекту

Постійно зростаючий пасажиропотік Аеропорту вимагає забезпечення розвитку супутньої інфраструктури, в тому числі ПЗК. Аналіз положень ТЕО свідчить про те, що Проект ДПП передбачає залучення приватного капіталу як для цілей інвестування, так і безпосередньо до надання послуг, вирішення поточних проблем паливозабезпечення Аеропорту, а також впровадження сучасних методів управління для підвищення операційної ефективності підприємства.

Це дозволить Аеропорту сконцентрувати наявні грошові кошти на фінансуванні ключових напрямків (розширення терміналу Д, розширення зони обслуговування пасажирів, реконструкція резервної злітно-посадкової смуги тощо) і забезпечити можливість надання супутніх послуг наземного обслуговування приватним інвестором.

При цьому, Проект передбачає збереження та розвиток вже існуючих активів ПЗК за Аеропортом (склад ПММ та МП) та передачу наразі не функціонуючих та капіталомістких активів для реалізації в рамках Проекту. Такий підхід дозволяє виділити такі переваги:

1) У разі реалізації Проекту два приватних оператори інфраструктури паливозаправки (приватний партнер та Кребо) будуть під'єднані до активів складу ПММ та МП, що призведе до розвитку конкурентного ринкового середовища.

2) Аеропорт збереже за собою всю поточну діяльність ПЗК і, як результат, не матиме негативного впливу на рівень власних грошових потоків.

3) Більш ефективний розподіл ризиків, пов'язаних з діяльністю ПЗК, між державним та приватним партнерами. Наприклад, якщо завантаження складу ПММ Аеропорту не несе комерційних ризиків (за поточної технології практично весь обсяг заправки паливом в Аеропорту проходить через склад ПММ), то оператору складу ЦЗС необхідно буде конкурувати з альтернативними шляхами доставки пального і, відповідно, комерційний ризик, пов'язаний з діяльністю складу ЦЗС, перейде в управління приватного партнера.

Як результат, ключовими перевагами реалізації Проекту є:

залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури Аеропорту;
впровадження сучасних технологій та управлінського досвіду для розвитку нових послуг;

розвиток конкурентного середовища, що має привести до покращення рівня послуг для кінцевих споживачів;

збереження прибуткової діяльності за Аеропортом та передача недіючих активів, в т.ч. пов'язаних ризиків, приватному інвестору;

підвищення конкурентних переваг самого Аеропорту та авіакомпаній, що обслуговуються в ньому за рахунок покращення якості і швидкості обслуговування ПС;

уникнення ризику появи «вузьких місць» в інфраструктурі паливозаправки для розвитку Аеропорту в цілому;

створення нових робочих місць;

додаткові надходження до бюджетів усіх рівнів, в тому числі до Фонду соціального страхування (детальні розрахунки наведені в розділі 9.1 ТЕО);

додаткові надходження на користь Аеропорту – компенсаційний платіж, розмір та порядок формування якого пропонується визначити на стадії розробки тендерної документації (детальний опис викладено в розділі 7.1 ТЕО);

повернення державі майна, яке було передане для реалізації Проекту, після закінчення строку Проекту, в тому числі майна, яке буде створене або придбане приватним інвестором в рамках Проекту.

2.5. Очікуваний вплив на навколишнє природне середовище

В рамках підготовки ТЕО Ініціатором Проекту була проведена попередня оцінка впливу на навколишнє середовище (ОВНС). При цьому, для цілей попередньої оцінки було проаналізовано як розвиток складу ЦЗС, так і розвиток складу ПММ, на основі максимальних очікувань щодо можливого розвитку в рамках концепції розвитку Аеропорту.

За результатами попередньої ОВНС було визначено, охарактеризовано та оцінено ключові екологічні ризики, які можуть бути пов'язані з поточними операціями Системи паливозабезпечення Аеропорту. Більш детальна інформація щодо результатів ОВНС та ключових потенційних ризиків наведена в розділі 9.1 та Додатку 4 до цього ТЕО.

За результатами аналізу пропонується такий розподіл відповідальності за реалізацію ключових заходів щодо керування ризиками між державним партнером (представленим різними суб'єктами) та приватним партнером:

1) Державний партнер повинен забезпечити:

організацію Етапу 2 Екологічної Оцінки Майданчика, який включає в себе відбір та аналіз проб ґрунту, та, за потреби, програму відновлення для чіткого розуміння масштабу забруднення та витрат на відновлення;

виконання природоохоронних положень при проведенні робіт;

залучення зареєстрованого аудитора для проведення обов'язкового екологічного аудиту активів, що підлягають передачі в ДПП, які вказані у Переліку видів діяльності та об'єктів підвищеної небезпеки навколишнього середовища, затверджені розпорядженням Кабінету Міністрів України № 808 від 28.08.2013 р.

2) Приватний партнер повинен забезпечити:

прийняття комплексної екологічної, соціальної політики та системи управління;

отримання екологічних, пожежних та безпекових дозволів;

введення встановленої законодавством оцінки впливу на навколишнє довкілля для будівництва нових та реконструкції існуючих об'єктів, які перелічені у Законі про ОВД;

вжиття додаткових заходів для контролю за ризиком забруднення стічними водами у разі істотного розливу або скиду забрудненої води після пожежогасіння;

прийняття та впровадження плану залучення зацікавлених сторін.

В подальшому, у разі здійснення планованої діяльності, приватним партнером повинна бути виконана оцінка впливу на довкілля, яка, зокрема, передбачає процедури інформування населення та громадських організацій щодо майбутнього будівництва, проведення громадських слухань та вивчення реакції населення. Висновок з оцінку впливу на довкілля приватний партнер повинен отримати до початку здійснення такої діяльності у встановленому законодавством порядку.

В той же час, проведений аналіз місць розташування виробничих майданчиків цього об'єкта та його впливу на навколишнє середовище свідчить про те, що погіршення умов проживання населення не буде, територія не використовується для відпочинку громадян, негативної реакції не очікується.

Територія, на якій розташовані склади паливозаправного комплексу, у зв'язку з реконструкцією та розширенням не змінює свого функціонального призначення. Техногенне навантаження зростає, але, завдяки запропонованим рішенням, згідно з проведеними вище розрахунками – залишається допустимим. Негативний вплив на навколишнє середовище під час будівництва – незначний, у вигляді утворення будівельного сміття та викидів в атмосферу при зварювальних роботах, від будівельної техніки та автотранспорту.

Проектом передбачений комплекс заходів, які мінімізують негативний вплив при функціонуванні проектного об'єкта на довкілля. За умов дотримання правил експлуатації ризику для здоров'я людей, як працюючих на підприємстві, так і мешканців навколишніх населених пунктів мінімальні.

3. Відомості про фактори, що обумовлюють підвищення ефективності реалізації проекту на умовах ДПП порівняно з іншими механізмами

3.1. Наявність альтернативних варіантів реалізації проекту, ураховуючи фінансування з бюджету та залучення запозичень

В рамках аналізу альтернативних варіантів реалізації Проекту Ініціатором проаналізовано сценарій «Без змін», який передбачає розвиток ПЗК Аеропорту власними силами без залучення приватної сторони, коли усіма активами продовжить оперувати Аеропорт і, при цьому, не буде розвивати склад ЦЗС.

За результатами проведеного аналізу встановлено, що для Аеропорту самостійне забезпечення інвестиційної програми ускладнене низкою факторів (розділ 7.1 ТЕО):

1) Залучення значного обсягу фінансування у найближчі роки є ускладненим через обмежені ліміти банків на одного позичальника, обмеження надання Аеропортом у заставу майна державного підприємства, а також невпевненість щодо отримання державних гарантій для залучення цих інвестицій.

2) Діяльність державних підприємств підлягає більш складним регуляторним вимогам та обмеженням порівняно із суб'єктами приватного сектору економіки. Зокрема, незважаючи на необхідність проведення термінових інвестицій, Аеропорт зобов'язаний сплачувати щорічно 40% прибутку у вигляді дивідендів до Державного бюджету.

3) Планування інвестиційної діяльності обмежене через вимоги щодо складання і затвердження щорічних фінансових планів державного підприємства.

4) Вимоги, що застосовуються до державних підприємств з метою захисту державної власності, через складні бюрократичні механізми обмежують здатність оперативно приймати стратегічно важливі рішення.

Застосування у якості альтернативного сценарію оренди складу ЦЗЗ видається неможливим через недостатнє нормативне регулювання режиму інвестування в створення нових об'єктів та обмежується виключно поняттям «поліпшення об'єкту оренди», що для реалізації даного Проекту є неприйнятним.

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

З метою підтвердження, що ДПП є найкращим способом реалізації Проекту, у ТЕО порівнюється його реалізація на умовах ДПП та по сценарію «Без змін». Проведений аналіз свідчить про доцільність застосування сценарію, який передбачає залучення приватного партнера та приватних коштів.

Фінансова доцільність Проекту з точки зору державної та приватної сторін, а також порівняльний аналіз сценарію реалізації Проекту та сценарієм «Без змін» розкривається у розділ 7.1 ТЕО.

Окрім порівняння фінансової ефективності Проекту для сторони, яка її реалізує, проводиться аналіз надходжень до бюджетів та фондів всіх рівнів, що дозволяє оцінити доцільність Проекту для держави та місцевої громади. Бюджетна ефективність розкривається у розділ 8.1 ТЕО.

Всі фінансові результати Проекту, сформовані на підставі загальних припущень, деталізованих у розділі 7.1 ТЕО.

Для цілей фінансового моделювання розвиток складу ЦЗС було закладено для забезпечення обсягів проливу до 2030 року включно. При цьому, і після 2030 року закладено інвестиції на оновлення потужностей, що дозволить ЦЗС діяти до 2054 року і повернути їх державному партнеру у діючому стані.

Незалежно від того, чи буде реалізований Проект, Аеропорт повинен буде розвивати існуючі активи ПЗК на рівні, достатньому для забезпечення прогнозованих обсягів пального. Тому зустрічні зобов'язання Аеропорту не передбачають жодних додаткових капіталовкладень порівняно зі сценарієм «Без змін».

Відповідно, сценарій «Без змін» передбачає, що:

розвиток складу ПММ та МП Аеропортом відбувається аналогічно за сценаріями «Без змін» та в межах Проекту, тому різниця в грошових потоках складу ПММ та МП між двома сценаріями відсутня;

без залучення приватного партнера запуск та розвиток складу ЦЗС у найближчий час не очікується та, відповідно, не прогнозується, таким чином, будь-який позитивний ефект для бюджетів або Аеропорту від реалізації Проекту є позитивним по відношенню до сценарію «Без змін».

Фінансовий аналіз показує, що Проект є економічно обґрунтованим для приватного інвестора. При цьому сукупні доходи бюджетів всіх рівнів протягом усього строку дії Проекту за консервативними прогнозами є більшими ніж за сценарієм «Без змін».

Крім того, розвиток ПЗК за участю приватної сторони приведе до більшого внеску підприємства до державного бюджету, ніж за сценарієм «Без змін», коли державне підприємство фінансово обмежене щодо здійснення необхідних інвестицій.

Порівняння грошових потоків, що надходять до бюджетів усіх рівнів за різними сценаріями

Показник	Сценарій "Без змін"	ДПП
Відрахування в бюджети усіх рівнів до 2024 року, млн грн	-	107
Дисконтовані відрахування в бюджети усіх рівнів до 2024 року, млн грн	-	65
Відрахування в бюджети усіх рівнів на весь період ДПП, млн грн	-	3 758
Дисконтовані відрахування в бюджети усіх рівнів за весь період ДПП, млн грн	-	227

Також Проектом передбачається внесення приватним партнером періодичних платежів в межах реалізації Проекту – компенсаційний платіж на користь державного бюджету та компенсація на користь Аеропорту (розділ 6.5 ТЕО).

Враховуючи той факт, що законодавство не встановлює окремий порядок розрахунку компенсації державному партнеру (у державний бюджет) за активи,

які передані на умовах ДПП, для непоіменованих договорів ДПП, для розрахунку платежів приватного партнера в межах Проекту пропонується застосувати за аналогією правила розрахунку концесійних платежів.

Відповідно до Методики розрахунку концесійного платежу для об'єктів державної власності, затвердженої постановою КМУ № 639 від 12.04.2000 року (далі - Методика розрахунку концесійного платежу), концесійні платежі складаються або з фіксованої річної суми або можуть бути прив'язані як відсоток від отриманого доходу, або обидва варіанти. Остаточне визначення структури платежів приватного партнера буде залежати від розподілу ризику попиту, який буде викладено у договорі ДПП.

Розподіл надходжень за рівнями бюджетів та фондів при різних сценаріях - в залежності від розміру сплати змінного платежу на користь держави

Розподіл бюджету	Одиниця	“Без змін”	Величина змінного платежу на користь держави		
			Мінімальний розмір (0,896% від доходу)	50% від максимального розміру	Максимальний розмір
NPV: державний бюджет	млн грн	-	125	167	210
NPV: місцевий бюджет	млн грн	-	68	67	67
NPV: соціальне страхування	млн грн	-	34	34	34
NPV: загальні надходження в бюджет	млн грн	-	227	269	310

Загальна сума NPV Проекту вища при будь-якому розмірі змінного платежу на користь держави, ніж за сценарієм «Без змін», тому що наразі склад ЦЗС не є діючим і не платить жодних внесків до бюджетів. Додаткова чиста приведена вартість надходжень до 2053 року, за умови припущень зазначених у підсекції «Припущення щодо Проекту» до бюджету може становити від 227 до 310 млн грн у разі запуску Проекту.

Компенсацію Аеропорту пропонується розрахувати як відсоток від виручки від діяльності складу ЦЗС, за вирахуванням витрат на користь Аеропорту за приймання, відстоювання та передачу палива до облікового вузла на складі ЦЗС. Для цілей побудови фінансової моделі цей відсоток було прийнято на рівні 10%. Проте форму та величину компенсації Аеропорту пропонується узгодити на етапі розробки конкурсної документації.

4. Ризики реалізації Проекту

Аналіз ризиків Проекту проведено відповідно до постанови КМУ «Методика виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними» № 232 від 16.02.2011 наведено в розділі 11.1 ТЕО. За результатами дослідження виявлено 7 категорій ризиків, що складаються з 16 груп та 50 підгруп ризиків реалізації Проекту. Ризики згруповані за такими категоріями:

1) Ринкові ризики, пов'язані з відхиленням фактичних доходів від прогнозних внаслідок зменшення обсягів проливу пального чи рівня цін на послуги, що планується надавати в рамках Проекту.

2) Юридичні ризики, що стосуються правових аспектів реалізації Проекту та несуть потенційну загрозу зниження ефективності його реалізації, а також

якості та цілісності Проекту. До цієї категорії в основному належать ризики, пов'язані з підготовкою та укладенням договору ДПП та врегулюванням земельних питань (оформленням права користування земельними ділянками, необхідними для реалізації Проекту). Крім того, до цієї групи входять ризики законодавчого характеру, зокрема ризики, пов'язані з належним застосуванням чинного законодавства або затримками у розробленні та прийнятті необхідних для реалізації Проекту актів та рішень.

3) Технічні та операційні ризики, що безпосередньо пов'язані з реалізацією передбачених Проектом заходів та операційної діяльності протягом строку дії договору.

4) Фінансові ризики відхилення фінансових показників Проекту від запланованих через макроекономічні фактори, зміну податкового чи митного законодавства, а також в цілому можливості приватного партнера залучити фінансування на передбачених умовах.

5) Соціальні і політичні ризики, пов'язані з загальнополітичними факторами, а також впливу Проекту на працівників державних підприємств та місцеву громаду та у зворотній бік.

6) Екологічні ризики, пов'язані із впливом Проекту на навколишнє середовище.

7) Інші ризики.

До ризиків, відповідальність за які пропонується покласти на державного партнера, здебільшого належать ризики юридичного характеру; ризик затримки з видачею ліцензій, дозволів і передачі земельної ділянки в користування, і, як результат, затримка з початком будівельних робіт, запланованих у рамках Проекту. Крім того, на державному партнері залишаються ризики, пов'язані з діяльністю та розвитком складу ПММ та МП.

Суттєві ризики пропонується покласти на приватного партнера. До них належать: можливість виникнення додаткових зобов'язань за договором, укладеним у рамках ДПП, пов'язаних з необхідністю врегулювання зобов'язань підприємства, об'єкти якого мають бути передані у державно-приватне партнерство (частково або повністю); ризик перевищення експлуатаційних (операційних) або капітальних витрат порівняно з очікуваними під час підготовки ТЕО; зменшення обсягів проливу або виникнення необхідності знизити ціни на інфраструктурні послуги внаслідок втрати конкурентних переваг порівняно з тими, що передбачені у ТЕО.

Аналіз ризиків

Категорія і підкатегорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
Ринкові				
1.1 Попит та ринок збуту 1.1.1) Недостатній попит 1.1.2) Зміна регулювання цін на авіаційне паливо 1.1.3) Різні тарифи для різних користувачів	Ризик попиту відображається у ймовірності недоотримання згенерованої приватним оператором виручки через зниження обсягів або тарифів за тону пального. Цей ризик може бути спричинений: - недостатнім попитом на послуги ЦЗС та ПЗК в цілому в Аеропорту, наприклад, у зв'язку зі зниженням пасажиропотоку у порівнянні з поточними прогнозами; - підвищенням акцизів на паливо, що призведе до додаткового зменшення рівня заправки баків літаків; - відмова користувачів від користування новоствореною інфраструктурою на території Аеропорту у зв'язку з високим рівнем тарифів у порівнянні з наявними альтернативами (доставка палива автоцистернами від складу ПММ); - Аеропорт має забезпечити рівний доступ до інфраструктури ПЗК, що залишається за межами ДПП (послуги складу ПММ та МП) на однакових умовах. У разі недотримання цієї умови, компанія з більшим тарифом за послуги користування інфраструктурою ПЗК програє конкуренцію, оскільки авіаперевізники в умовах рівної конкуренції будуть користуватися послугами Компанії, що зможе запропонувати найнижчі тарифи. Враховуючи ринковий принцип формування тарифів на інфраструктурні послуги, ключовими механізмами управління зазначеним ризиком є забезпечення клієнтоорієнтовної комерційної стратегії приватного партнера з урахуванням наявних альтернатив для користувачів, а також довгострокового постійного пасажиро- та вантажопотоку в Аеропорту, що знаходиться поза контролем приватної сторони	Кількісна/аналіз чутливості	При зменшенні доходів Проекту на 10%, ЧПВ Проекту змінюється з 94,6 млн грн до 40,8 млн грн (-42,5%). Критична зміна виручки дорівнює - 17,5%.	Спільна (в основному приватна)
Юридичні				
2.1 Загальні нормативно-правові ризики: 2.1.1) зміна нормативної бази з податкових, митних, валютних питань; 2.1.2) зміна нормативної бази з питань ліцензування та дозвільної документації; 2.1.3) встановлення цін, тарифів, зборів у розмірі, що не відповідає економічно обґрунтованим витратам; 2.1.4) націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватної сторони.	Відповідно до Закону "Про державно-приватне партнерство" 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. Ця гарантія поширюється на зміни цивільного і господарського законодавства, що регулює майнові права та обов'язки сторін. Ця гарантія, однак, не стосується 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). Внесення змін до законодавства, на яке не поширюється зазначена вище гарантія, може призводити до (i) зниження рентабельності господарської діяльності приватної сторони та економічної доцільності Проекту загалом; (ii) ускладнення або неможливості здійснення діяльності приватної сторони. Ризики щодо змін до законодавства, які можуть вплинути на результати діяльності приватного партнера, несе переважно сторона держави.	Якісна	-	Державна
2.2 Юридичні ризики, пов'язані з договором ДПП та іншими договірними відносинами в межах Проекту ДПП: 2.2.1) невиконання сторонами зобов'язань; 2.2.2) дострокове розірвання договору;	Проект ДПП передбачає довгострокове взаємодію приватного та державного партнерів, а також інших зацікавлених сторін (передусім – ДП "МА "Бориспіль" як учасника договору ДПП на стороні державного партнера). Договірне регулювання (передусім, на основі договору ДПП між державним та приватним партнером) є критично важливим для успішного проекту, оскільки, воно має визначати всі ключові етапи майбутньої взаємодії залучених до Проекту сторін, зокрема: 1. Механізм та умови передачі активів в ДПП та земельних ділянок в користування.	Якісна	-	Спільна

Категорія і підкатегорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
2.2.3) несвоєчасна передача майна в ДПП, земельних ділянок - в користування; 2.2.4) умови повернення приватною стороною майна державному партнеру; 2.2.5) відсутність або недостатній рівень договірної врегулювання окремих питань майбутньої взаємодії сторін, залучених до Проекту ДПП.	2. Створення нових активів в рамках Проекту. 3. Забезпечення своєчасного отримання дозвільних документів, необхідних для будівництва нових об'єктів (за потреби). 4. Поліпшення існуючих активів (у тому числі погодження реконструкції/модернізації), інші інвестиційні зобов'язання в межах Проекту. 5. Управління переданим в ДПП майном (підтримання в задовільному стані, механізм списання активів тощо). 6. Порядок та умови сплати приватним партнером платежів. 7. Умови встановлення, зміни цін (тарифів) на виготовлені (надані) приватним партнером товари (роботи, послуги). 8. Соціальні питання, у тому числі стосовно найму та використання праці. 9. Питання щодо дозвільних документів. 10. Взаємодія з ДП "МА "Бориспіль" та іншими сторонами, у тому числі щодо користування паливопроводом та об'єктами складу ПММ. 11. Питання повернення активів державному партнеру після закінчення Проекту ДПП. Договір ДПП повинен достатньо детально і чітко регулювати зобов'язання кожної сторони та встановлювати відповідальність за порушення зобов'язань. Недостатній рівень деталізації окремих положень договору про ДПП, неврахування ключових фінансових, економічних, технічних, ринкових аспектів реалізації Проекту в договорі на етапі його розроблення може призвести не лише до фінансових втрат для кожної із сторін, але й істотно ускладнити реалізацію Проекту, що може у тому числі мати наслідком розірвання договору ДПП. Відповідно, як приватна, так і державна сторони ДПП несуть відповідні ризики, пов'язані із договірним регулюванням Проекту ДПП.			
2.3 Юридичні ризики, пов'язані з врегулюванням земельних питань	Врегулювання земельних питань потребує взаємодії приватного партнера, державного партнера і ДП "МА "Бориспіль" з органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади, які відповідно до закону уповноважені розпоряджатися земельними ділянками, необхідними для реалізації Проекту. Своєю чергою, така взаємодія може тією чи іншою мірою поставити процес оформлення права користування землею в залежність від волевиявлення відповідних органів та швидкості прийняття ними необхідних рішень. Ризики цієї категорії залежать від вибору приватним та державним партнерами конкретних механізмів врегулювання земельних питань за Проектом, описаних вище у розділі "Нормативно-правові аспекти Проекту". Залежно від особливостей кожного описаного механізму врегулювання земельних питань, ці ризики можуть, зокрема, полягати в такому: 1. Для оренди земельних ділянок – довготривалість процедури поділу земельних ділянок. 2. Для оскарження виділу земельних ділянок або надання їх у користування приватним особам – відмова у позові(ах), зокрема, на підставі пропуску строку позовної давності, значні витрати на юридичний супровід і сплату судових зборів, довготривалість судових процесів. 3. Для викупу для суспільних потреб/з мотивів суспільної необхідності – необхідність вирішення питання в судовому порядку (у разі відмови приватних осіб від викупу), довготривалість судового процесу та низька практична ймовірність позитивного вирішення проблеми, враховуючи наявну судову практику. Також існує ризик необхідності внесення змін до генерального плану населеного пункту, що може бути довготривалим процесом. 4. Для договірної викупу – імовірність значних витрат на викуп земель за ринковою ціною.	Якісна		Спільна
Технічні та операційні				

Категорія і підкатегорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
3.1. Загальні операційні ризики:	Операційні ризики пов'язані з усіма елементами безпосередньої діяльності ЦЗС. Приватна сторона буде основним носієм ризику при операційній діяльності та управлінні об'єктом. Приватна сторона буде відповідальною за наслідки своєї діяльності, ризики пов'язані з недооцінкою витрат, недоліки використаних технологій, тощо. Відповідно, приватній стороні бажано передати максимум функцій та механізмів, що дозволить забезпечити повний контроль над операційним процесом, в тому числі:	Кількісна/аналіз чутливості	При збільшенні операційних витрат Проекту для Інвестора на 10%, ЧПВ Проекту змінюється з 94,6 млн грн до 14,2 млн грн (-35,7%). Критична зміна витрат дорівнює +11,8%.	Спільна (в основному приватна)
3.1.1) постачання та вхідні матеріали;	1. Забезпечити ексклюзивний доступ до складу ЦЗС;			
3.1.2) недооцінка витрат;	2. Забезпечити правами користування земельними ділянками, що дозволять забезпечувати обслуговування та ремонт усіх ключових об'єктів інфраструктури, в т.ч. трубопроводів під перони Аеропорту;			
3.1.3) недоліки технології;	3. За умови забезпечення прозорого та справедливого підходу до третіх сторін, надати контроль над:			
3.1.4) нездатність оператора;	- охороною території, переданої в ДПП;			
3.1.5) вплив на навколишнє природне середовище.	- управління процесами доставки, зберігання та видачі палива на складі ЦЗС. При цьому, як в рамках договору ДПП, так і окремими механізмами (на підставі окремих договорів) може бути врегульовано правила взаємодії з третіми сторонами.			
3.2 Отримання дозволів і ліцензій:	Під час ДПП приватна сторона повинна буде відповідати низці стандартів, а також мати усі необхідні ліцензії, дозволи та погодження, необхідні для здійснення діяльності (щодо екологічних питань, питань безпеки, страхування, працевлаштування тощо). Якщо приватна сторона ініціює будівництво нових потужностей або будь-яку іншу діяльність, що вимагає отримання відповідних технічних, будівельних або інших дозволів, то відповідальність за їх отримання згідно з чинними нормами українського законодавства буде також покладена на приватного оператора. Отримання ліцензій та інших дозвільних документів (попри наявність відповідного нормативно-правового регулювання дозвільних процедур) може бути потенційно пов'язане з ризиком відмови у видачі таких документів з боку дозвільних органів. Своєю чергою, це може призвести до ускладнення або неможливості здійснення діяльності за договором ДПП у тій частині, яка стосується відповідного дозвільного документа.	Якісна	-	Спільна (в основному приватна)
3.3 Проектування та будівництво по підтримці та/або розвитку складу ПММ та МП:	У разі невиконання державою своїх зустрічних зобов'язань у заплановані терміни по капітальним інвестиціям щодо підтримання та/або розвитку ПММ та МП, існують ризики недоцільності подальшого розвитку Проекту інвестором та здійсненні капітальних інвестицій у повному обсязі. У разі виникнення вузького місця у технологічному процесі через дії/відсутність дій з боку держави існують ризики недоотримання прибутку приватною стороною через.	Якісна		Державна
3.4. Проектування та будівництво по Проекту:	Ризики проектування і будівництва тісно пов'язані з ризиком не введення в експлуатацію запланованих об'єктів вчасно та в рамках бюджету. Наявність та умови використання землі самі по собі не становлять ризику, адже це питання буде врегульоване у договорі ДПП та договорі оренди землі, у зв'язку з передачею приватному оператору прав на управління/користування об'єктом ДПП і права користування земельними ділянками, на яких розташований об'єкт ДПП. Приватний оператор буде основним носієм цих ризиків, які відобразатимуться у втраті очікуваної виручки та поточних фінансових витратах. Приватний оператор прийме на себе усі ризики, пов'язані з управлінням	Кількісна/аналіз чутливості	При збільшенні вартості капітальних інвестицій на 10%, ЧПВ Проекту змінюється з 94,5 млн грн до 87 млн грн (-23%). Критична зміна початкових кап. інвестицій дорівнює +28,2%.	Спільна (в основному приватна)
3.4.1) наявність та умови використання земельної ділянки та активів;				
3.4.2) недоліки технології;				
3.4.3) перевитрата коштів;				

Категорія і підкатегорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
3.4.4) затримка у завершенні; 3.4.5) неповне/неякісне виконання завдань підрядником; 3.4.6) недосагнення операційних показників; 3.4.7) обмеження діяльності і розвитку, пов'язані з позамайданчиковою інженерною та транспортною інфраструктурою, в тому числі авіаційною.	проектами, за умови повного контролю за завершенням будівництва. Однак, сторона держави може бути також залучена як носій ризику у певних випадках. Наприклад, коли платежі приватного партнера, що будуть застосовуватись в Проекті, розраховуються як відсоток від виручки, приватна сторона передає частину негативних наслідків на сторону держави, сплачуючи менший обсяг зборів до держбюджету та інших пов'язаних податків, які залежать від обсягу виручки. З точки зору ризиків впливу на навколишнє середовище, приватна сторона нестиме відповідальність за збереження території, де здійснюється будівництво, принаймні у такому ж стані, який мав місце до початку ДПП. Якщо матимуть місце екологічні ризики, які не було виявлено, сторона держави може взяти на себе відповідальність за них.			
Фінансові та макроекономічні				
4.1. Макроекономічні ризики: 4.1.1) темпи інфляції; 4.1.2) курс гривні до іноземних валют.	Макроекономічні ризики стосуються валютних коливань, інфляції та відсоткових ставок протягом терміну реалізації проекту, що може вплинути на грошовий потік як для приватного оператора: доходи та частина витрат (наприклад, паливо) прив'язані до іноземних валют, в той час як основні види операційних витрат (фонд заробітної плати, електроенергія, підтримання активів) номіновані зазвичай в гривні. В той ж час, цей ризик має також непрямий вплив на державного партнера у вигляді недоотримання податків та зборів.	Якісна	-	Спільна (в основному приватна)
4.2. Наявність фінансування: 4.2.1) фінансова здатність приватного партнера залучити фінансування; 4.2.2) ризикованість інвестицій в Проект; 4.2.3) вартість боргових коштів, які можливо залучити в проект.	Фінансова ефективність Проекту суттєво залежить від вартості капіталу, який необхідно залучити для його реалізації, а також здатності приватного партнера залучити таке фінансування на достатній строк. В той ж час, інші приватні компанії реалізують подібні проекти в аеропортах світу без залучення державних гарантій або суттєвих державних інвестицій.	Кількісна/аналіз чутливості	При збільшенні WACC Проекту на 1%, ЧПВ Проекту змінюється з 94,5 млн. грн до 59,3 млн грн (-37,3%). Критичне значення WACC (IRR) дорівнює 23,4%.	Приватна
4.3. Фіскальні ризики: 4.3.1) зміна податкового, митного, тарифного регулювання; 4.3.2) негативні наслідки від реалізації проекту для підприємств державного сектору економіки.	Аналогічно до юридичних ризиків, бюджетна ефективність проекту базується на поточних очікуваннях щодо вимог до нарахування податків та зборів, в тому числі їх величини. Будь-які зміни у відповідному законодавстві матиме безпосередній вплив на бюджетну ефективність проекту, а також на окупність проекту для приватної сторони. При цьому, приватна сторона не матиме впливу для управління цим ризиком.	Якісна	-	Державна
Соціальні та політичні				
5.1. Соціальні та політичні ризики, заперечення або опір з боку основних заінтересованих сторін: 5.1.1) вплив Проекту на місцеву громаду; 5.1.2) неприйняття нової редакції Закону про ДПП; 5.1.3) внесення змін місцевими органами влади до величини податку на землю, зміна та умови виділення земельних ділянок.	Приватний оператор не матиме контролю над цими ризиками, а положення держави дозволяє краще врегульовувати ці ризики і розробити відповідну стратегію їх мінімізації. В той ж час, приватна сторона може розділити частину ризиків, пов'язаних з соціальними ризиками для місцевої громади впродовж ДПП. При цьому, місцева громада встановлює вимоги до платежів в місцевий бюджет, в тому числі, ставку орендного платежу на землю та розмір пайової участі від будівництва. Ці платежі можуть вплинути на економічну ефективність Проекту.	Якісна	-	Спільна
5.2. Ефективність персоналу:		Якісна	-	Приватна

Категорія і підкатегорія ризику	Опис ризику	Вид/метод проведення оцінки	Внесок у фінансову модель	Прогнозований розподіл ризику
5.2.1) Брак кваліфікованого персоналу; 5.2.2) продуктивність персоналу.	Впровадження нових технологій, а також нарощування обсягів проливу припускає наявність кваліфікованого персоналу, який буде їх використовувати і обслуговувати. Може знадобитися перепрофілювання та навчання персоналу для обслуговування нових технологій та більших об'ємів проливу. Як наслідок зростання ефективності та проливу, можливе збільшення потреби в персоналі і виникнення необхідності перекваліфікації та інших способів підтримки зайнятості штату			
Екологічні				
6.1. Екологічні ризики: 6.1.1) ризики впливу на навколишнє природне середовище підчас та після будівництва; 6.1.2) посилення забруднення і перевищення нормативів при подальшій діяльності; 6.1.3) аварії та надзвичайні ситуації.	З точки зору ризиків впливу на навколишнє середовище, приватна сторона нестиме відповідальність за збереження території, де здійснюється будівництво, принаймні у такому ж стані, який мав місце до початку ДПП. Якщо матимуть місце наявні екологічні ризики, які не було виявлено, сторона держави може взяти на себе відповідальність за них. В той ж час, приватна сторона не повинна нести відповідальність за екологічні ризики, що пов'язані з діяльністю ЦЗС до прийняття активів в управління. Відповідно, державна сторона повинна залишатися відповідальною за попередню діяльність. У свою чергу держава залишається відповідальною за екологічні ризики Проекту-ПММ. Важливо відмітити, публічна і приватна сторона повинні слідувати єдиним підходам по управлінню екологічними ризиками, а також підтримувати єдині екологічні стандарти, для забезпечення видачі палива належної якості та у прийнятні терміни.	Якісна	-	Спільна
Інші				
7.1. Форс-мажорні обставини та інші непередбачені події з високим рівнем впливу	Форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) є надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно унеможливають виконання зобов'язань, передбачених умовами договору, а також обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами: загроза війни, масові заворушення, стихійні лиха тощо. Загалом, ці ризики є спільними для сторін. Питання щодо форс-мажорних обставин та інші дотичні питання можуть бути більш детально врегульовані на рівні договору ДПП.	Якісна	-	Спільна
7.2. Ризики, пов'язані з підготовкою Проекту та відбору приватного партнера: 7.2.1) ризик, пов'язаний з обмеженою практикою успішного застосування ДПП; 7.2.2) ризик, пов'язаний з відбором надійного приватного партнера	В ході конкурсу повинен бути відібраний надійний приватний партнер, який повинен відповідати усім вимогам державної сторони. У разі ненадійності партнера, існуватиме загроза як для фінансової ефективності Проекту для державної сторони, так і інших ризиків: соціальні (наприклад, втрата працівниками робочих місць), матеріальні (наприклад, пошкодження/втрата державного майна), екологічні, тощо. Незважаючи на те, що Проект ініційовано приватною стороною, всі ризики процесу організації та проведення конкурсу щодо ДПП знаходяться під управлінням державної сторони.	Якісна	-	Державна

Ризики, які повністю або частково врегульовуються держаною стороною

Категорія і підкатегорія ризику	Вплив ризику	Рівень/ ступінь впливу	Імовірність настання ризика	Підхід до управління ризиком
1.1 Попит та ринок збуту	Цей ризик в основному виявляється у втраті виручки у формі нижчих платежів приватного партнера і сплачених податків, обсяг яких залежить від виручки приватної сторони.	Високий	Низька	1. Сторона держави може вимагати від приватного оператора гарантування мінімальних обсягів проливу або закріпити фіксовану річну ставку платежів приватного партнера, таким чином передаючи ризик попиту повністю на приватного оператора. Проте, гарантування обсягів проливу в поєднанні з інвестиційною гарантією, як правило, не рекомендується використовувати в таких угодах, оскільки, це сприймається як подвійний негативний вплив (ризик) для приватної сторони. 2. Стимулювання приватної сторони до забезпечення гарантованої частини виручки шляхом залучення довгострокових контрактів з паливними операторами. Відповідний стимул можливо сформувати у процесі підготовки конкурсних умов шляхом врахування цих факторів у оцінюванні пропозицій учасників. Проте, включення таких вимог як обов'язкових не рекомендується, так як це може вплинути на інвестиційну привабливість проекту. 3. Державна сторона також може надати гарантії приватній стороні щодо уникнення розвитку з її боку нових проектів у найближчі роки, що будуть прямими конкурентами Проекту на термін 8 років, поки проект ДПП не досягне окупності.
2.1 Загальні нормативно-правові ризики	Регуляторні зміни, які можуть негативно вплинути на результати діяльності приватного партнера.	Високий	Середня	Держава має забезпечити належний рівень правової визначеності для приватних партнерів щодо нормативно-правового регулювання проекту. Це може бути здійснено шляхом: (i) інформаційно-роз'яснювальної роботи щодо реалізації проекту на всіх його етапах (у тому числі щодо нормативно-правового регулювання та потенційних змін до законодавства); (ii) надання певних гарантій щодо потенційних змін до законодавства, якщо сторона держави вважатиме їх доцільними.
2.2. Юридичні ризики, пов'язані з договором ДПП та іншими договірними відносинами в межах проекту ДПП	Вплив на будь-який аспект державно-приватного партнерства. Може призвести до неможливості реалізації проекту і розірвання договору ДПП.	Високий	Низька	Обидві сторони повинні докласти максимум зусиль для забезпечення максимально ефективного рівня договірного врегулювання усіх аспектів майбутньої співпраці на етапі розроблення проекту договору ДПП та переговорів щодо його укладення, особливо щодо питань, які недостатньо чітко врегульовані на рівні законодавства
2.3 Юридичні ризики пов'язані з невиконанням ДП "МА "Бориспіль" своїх зустрічних зобов'язань щодо складу ПММ і паливопроводу (реконструкція паливопроводу, розширення та модернізація складу ПММ, надання приватному партнеру права користування паливопроводом та об'єктами складу ПММ для реалізації цілей Проекту тощо)	Вплив на будь-який аспект державно-приватного партнерства. Може призвести до неможливості реалізації проекту і розірвання договору ДПП.	Високий	Середня	Обидві сторони повинні докласти максимум зусиль для забезпечення максимально ефективного рівня договірного врегулювання усіх аспектів майбутньої співпраці на етапі розроблення проекту договору ДПП та переговорів щодо його укладення, особливо щодо питань, які недостатньо чітко врегульовані на рівні законодавства. Це стосується, зокрема, визначення умов відповідальності за невиконання ДП "МА "Бориспіль" своїх зобов'язань щодо паливопроводу та складу ПММ, які впливають на ефективність реалізації Проекту ДПП.
2.4 Юридичні ризики, пов'язані з врегулюванням земельних питань	Вплив на можливість реалізації приватним партнером інвестиційних зобов'язань щодо будівництва та модернізації об'єктів ДПП (комплексу ЦЗС) за Проектом.	Високий	Середня	Залежно від особливостей кожного описаного механізму оформлення прав приватного партнера на земельні ділянки, необхідні для виконання інвестиційних зобов'язань щодо комплексу ЦЗС, підхід до управління ризиками може, зокрема, полягати в такому: 1. Для оформлення договорів оренди: забезпечення державним партнером виділення в окрему самотійну земельну ділянку частини землі під об'єктами ЦЗС та її реєстрації відповідно до законодавства, а також отримання відповідних погоджень, рішень та

Категорія і підкатегорія ризику	Вплив ризику	Рівень/ ступінь впливу	Імовірність настання ризiku	Підхід до управління ризиком
				розпоряджень державних органів для оформлення права користування та укладення договорів оренди землі приватним інвестором. 2. Для договірного викупу: залучення державного партнера до взаємодії з приватними власниками відповідних земельних ділянок щодо договірного викупу таких ділянок, із деталізацією на рівні договору ДПП строків викупу та порядку оформлення викупу згідно з положеннями українського законодавства. 3. Для викупу для суспільних потреб/з мотивів суспільної необхідності – залучення державного партнера до взаємодії з відповідним органом виконавчої влади або органом місцевого самоврядування щодо питань викупу для суспільних потреб/з мотивів суспільної необхідності земельних ділянок, забезпечення державним партнером отримання відповідних погоджень, рішень та розпоряджень уповноважених органів для оформлення права користування приватного партнера на викуплені земельні ділянки.
	Вплив на можливість реалізації Проекту ДПП через невиконання ДП "МА "Бориспіль" зобов'язань щодо оформлення права користування на земельні ділянки під паливопроводом, які необхідні для реконструкції паливопроводу.	Високий	Середня	Залежно від особливостей кожного описаного механізму оформлення прав ДП "МА "Бориспіль" на земельні ділянки, необхідні для виконання зобов'язань ДП "МА "Бориспіль" щодо паливопроводу, підхід до управління ризиками може, зокрема, полягати в такому: 1. Для оскарження виділу земельних ділянок або надання їх у користування приватним особам: забезпечення державним партнером звернення в суд з відповідними позовами у встановлений договором ДПП строк. Зазначення в договорі ДПП альтернативного варіанту вирішення земельних питань у разі отримання державним партнером судових рішень не на його користь. 2. Для договірного викупу: залучення державного партнера до взаємодії з приватними власниками відповідних земельних ділянок щодо договірного викупу таких ділянок, із деталізацією на рівні договору ДПП строків викупу та порядку оформлення викупу згідно з положеннями українського законодавства. 3. Для викупу для суспільних потреб/з мотивів суспільної необхідності – залучення державного партнера до взаємодії з відповідним органом виконавчої влади або органом місцевого самоврядування щодо питань викупу для суспільних потреб/з мотивів суспільної необхідності земельних ділянок, забезпечення державним партнером отримання відповідних погоджень, рішень та розпоряджень уповноважених органів для оформлення права користування приватного партнера на викуплені земельні ділянки.
3.1. Загальні операційні ризики:	Операційні ризики можуть вплинути на грошові потоки сторін (у разі перевитрати, неефективності оператора). Окремо, недостатність потужності ЦЗС для задоволення потреб Аеропорту може призвести до обмеження розвитку МА "Бориспіль", що матиме вплив як на бюджетну ефективність Проекту, так і обмеження для розвитку економіки в цілому у разі недостатності інфраструктури.	Високий	Високий	1. Зобов'язок приватного партнера отримати відповідні дозволи, має бути передбачений в договорі, укладеному в рамках ДПП. 2. Державна сторона має забезпечити контроль за отриманням приватною стороною всіх дозволів та ліцензій, що вимагаються законодавством. 3. Пропонується передбачити у договорі ДПП механізму періодичного (наприклад, раз в п'ять років) погодження між Аеропортом та приватною стороною планів пасажиропотоку, і як наслідок, очікуваних потреб у інфраструктурі ПЗК та критичні терміни її створення. Приватна сторона буде зобов'язана збільшувати потужності ЦЗС у відповідності до плану-графіку, в той час як Аеропорт буде зобов'язаний у разі необхідності забезпечити інфраструктурні (енергетичні, транспортні) потреби ЦЗС на території Аеропорту (наприклад, реконструкція електропідстанцій, розширення автодоріг до складу ЦЗС поза територією Проекту, тощо). Розвиток такої інфраструктури буде відбуватися за кошт Аеропорту.

Категорія і підкатегорія ризику	Вплив ризику	Рівень/ступінь впливу	Імовірність настання ризику	Підхід до управління ризиком
3.2 Отримання дозволів і ліцензій:	Цей ризик в основному виявляється у відкладенні реалізації Проекту, і як результат, недоотримання як приватною стороною, так і державною стороною грошових потоків від Проекту.	Високий	Середня	Державна сторона може застосувати такі механізми управління ризиками: 1. Вибір у ході процедури відбору приватного партнера із високим рівнем фінансової надійності. 2. Визначення на рівні договору детального плану-графіку реалізації Проекту, а також штрафних санкцій за невиконання/несвоєчасне виконання зобов'язань з обох сторін. 3. Запровадження підходу до нарахування платежів на користь держави, що мотивує приватного партнера на якнайшвидшу реалізацію Проекту (фіксований щорічний платіж). 4. Крім того, рекомендується передбачити у договорі ДПП, окрім відповідальності приватної сторони по реалізації Проекту, відповідальність державної сторони за несвоєчасне виконання своїх обов'язків з надання ліцензій та дозволів, надання в оренду земельних ділянок, а також забезпечення всіх необхідних дій щодо зовнішньої транспортної та енергетичної інфраструктури. В таких випадках, приватна сторона також повинна звільнитися від штрафних санкцій за несвоєчасне виконання плану реалізації Проекту.
3.3 та 3.4. Проектування та будівництво:	Ризики проектування і будівництва можуть вплинути як на грошові потоки сторін (у разі перевитрати, несвоєчасному завершенні будівництва), так і в цілому можливість продовження реалізації проекту (у разі виявлення недоліків будівництва)	Високий	Середня	Державна сторона може застосувати такі механізми управління ризиками: 1. Вибір у ході процедури відбору приватного партнера із значним досвідом;
4.1. Макроекономічні ризики:	Макроекономічні ризики можуть негативно вплинути на виручку приватного оператора і, у більш широкому сенсі, на державний бюджет.	Низький	Середня	Коливання макроекономічних показників (які значно перевищують прогнози, закладені у фінансовій моделі), можуть бути покладені на клієнтів (користувачів ЦЗС) через зміну тарифів і ставок. Однак, можливість робити так обмежена через наявність альтернатив ЦЗС. Позиція на ринку може бути втрачена, якщо тарифи будуть постійно зростати (а у конкурентів ні).
4.3. Фіскальні ризики:	Зазначений ризик впливатиме на економічну доцільність проекту як для державного, так і приватного партнера.	Середній	Середня	Після суттєвих змін у податковому, митному законодавстві, або іншому регулюванні, Проект може стати недоцільним для приватної сторони. Відповідно, у разі такої можливості, державна сторона може передбачити у договорі ДПП захист проекту від зміни відповідного регулювання після підписання договору ДПП. Ключовим механізмом управління фіскальним ризиком для Державного бюджету України є використання фіксованого платежу приватного партнера до держбюджету.
5.1. Соціальні та політичні ризики, заперечення або опір з боку основних заінтересованих сторін:	Вплив на будь-який аспект державно-приватного партнерства. Ці ризики можуть суттєво ускладнити реалізацію Проекту та нанести репутаційні та фінансові збитки всім сторонам	Середній	Середня	1. Місцеві громади та працівники державних підприємств є одними з ключових зацікавлених осіб проекту. Відповідно, їх участь у Проекті та розуміння причин всіх рішень в рамках проекту є надзвичайно важливим. Для уникнення ризиків для проекту, рекомендується: - забезпечити інформування місцевої громади та профспілок щодо розвитку Проекту та розглянути можливість включення їх представників у конкурсну комісію; - рекомендується забезпечити конструктивний діалог з місцевою владою стосовно розміру орендного платежу за землю та величини пайової участі при будівництві, а також цільового використання цих коштів на зменшення впливу ЦЗС та Аеропорту в цілому на місцеву громаду. 2. Державна сторона може визначити певні політичні події як такі, що є достатньою причиною для звільнення від штрафних санкцій, що пов'язані з порушенням зобов'язань чи втручанням держави у діяльність приватної сторони.

Категорія і підкатегорія ризику	Вплив ризику	Рівень/ ступінь впливу	Імовірність настання ризика	Підхід до управління ризиком
6.1. Екологічні ризики:	Екологічні ризики можуть спричинити наслідки для навколишнього середовища та місцевої громади, що матиме негативний вплив на грошові потоки проекту та репутаційні втрати для сторін	Високий	Низька	1. Приватна сторона не повинна нести відповідальність за екологічні ризики, що пов'язані з діяльністю ЦЗС до прийняття активів в управління. Відповідно, державна сторона повинна залишатися відповідальною за попередню діяльність та ліквідацію її наслідків у разі необхідності (наприклад, у разі виявлення відходів, археологічних знахідок, тощо). 2. Державна сторона повинна забезпечити отримання екологічних дозволів на побудову нового міжскладського паливопроводу, що знаходиться під землею і потенційно може зумовити викиди палива у ґрунт.
7.1. Форс-мажорні обставини та інші непередбачені події з високим рівнем впливу	Тимчасове зупинення дії (до завершення форс-мажорних обставин) або розірвання договору ДПП. Як результат, можливі значні фінансові втрати приватної сторони через неможливість завершення проекту при вже понесених витратах, в т.ч. залученому фінансуванню.	Високий	Низька	Основним способом мінімізації є страхування, особливості якого можуть різнитися залежно від виду форс-мажорних обставин (наприклад, страхування обсягу виручки у разі загрози війни). В той же час, на випадок форс-мажору, у договорі ДПП необхідно передбачити компенсацію хоча б частини фінансових втрат приватної сторони державною стороною.
7.2. Ризики, пов'язані з підготовкою Проекту та відбором приватного партнера	Зрив реалізації Проекту, неефективність Проекту по всіх напрямках (фінансова, соціальна, екологічна тощо), що може привести до розірвання договору ДПП.	Високий	Середній	При підготовці конкурсної документації, особлива увага повинна бути зосереджена на: 1. Вимогах до учасників конкурсу щодо ДПП. Вони повинні не дати змогу ненадійним компаніям взяти участь в конкурсі, і в той же час уникнути занадто детальних і специфічних вимог, що не дозволять взяти участь авторитетним компаніям. 2. Проекті договору ДПП, що повинен мати достатньо важелів впливу на ситуацію у разі необ'єктивних дій приватної сторони. Серед іншого, в договорі необхідно передбачити можливість заміни приватної сторони, що дозволить зробити Проект більш фінансово привабливим, проте цей механізм заміни повинен забезпечити достатні вимоги до нової приватної сторони.

5. Форма здійснення ДПП

Розділ 3.3 ТЕО містить деталізований аналіз реалізації Проекту із застосуванням форм ДПП, передбачених Законом України «Про державно-приватне партнерство»: спільна діяльність, концесія та управління майном.

Міністерство інфраструктури погоджується з аргументами, які наводяться Ініціатором Проекту на користь непоіменованого договору про ДПП, який буде мати змішану правову природу, що дозволить найбільш оптимальним чином врегулювати багаточисельні відносини, що виникнуть в процесі реалізації Проекту.

Поряд з цим, слід враховувати, що застосування договору про спільну діяльність видається неможливим внаслідок наявності норми Господарського кодексу України, яка забороняє передачу у спільну діяльність майна підприємств державної власності, що не підлягають приватизації.

Використання договору про управління майном значним чином звужує реалізацію інвестиційної складової Проекту. Наявність елементу зустрічних зобов'язань також не відповідає правовій природі договору управління.

В свою чергу, правила концесійного законодавства в частині визначення об'єкту концесії, також не можуть бути застосовані для реалізації запропонованого Проекту. Жодна з категорій об'єктів концесії – цілісний майновий комплекс, об'єкт незавершеного будівництва або новозбудовані в процесі реалізації концесійного договору об'єкти (так звані проекти greenfield), не відповідають структурі об'єкту ДПП, передбаченій Проектом.

6. Потреба і форма державної підтримки (якщо передбачена)

Державна підтримка для реалізації Проекту не передбачається. Інвестиції у об'єкт ДПП будуть здійснюватися за рахунок приватного партнера.

Узагальнюючий висновок щодо доцільності або недоцільності здійснення ДПП

На підставі статті 13 Закону України «Про державно-приватне партнерство» та за результатами проведеного аналізу ефективності проекту ДПП з розвитку центральної заправної станції паливно-заправного комплексу ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Міністерство інфраструктури України вважає за доцільне здійснення ДПП відповідно до запропонованого Проекту.

Водночас, за умови погодження цього висновку, до оголошення інформації про проведення конкурсу з визначення приватного партнера, необхідно здійснити низку заходів пов'язаних із формуванням окремих умов конкурсу, зокрема, але не обмежуючись:

формування земельної ділянки під об'єктами ЦЗС, необхідної для реалізації Проекту, шляхом поділу земельної ділянки з кадастровим № 3220883200:02:004:0058 площею 518.6847 га, яка знаходиться в постійному користуванні Аеропорту, або, у якості альтернативи, опрацювати механізм надання приватному партнеру функцій замовника під час будівництва нових об'єктів нерухомості ЦЗС;

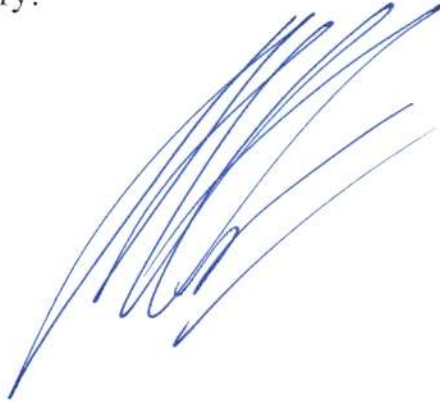
визначення обсягу капітальних витрат Аеропорту у зв'язку з виконанням зустрічних зобов'язань;

визначення прав приватного інвестора на розширення в межах здійснення ДПП в майбутньому резервуарного парку ЦЗС за умови розширення території Аеропорту за рахунок приєднання земельних ділянок приватної власності;

встановлення вимог стосовно відповідності послуг, що надаються в межах здійснення ДПП, стандартам та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО);

визначити мінімальний розмір компенсаційних платежів на користь державного бюджету та Аеропорту.

Міністр



В. ОМЕЛЯН