

Концептуальна записка
«Проект концесії майна державного підприємства «Стивідорна компанія
«Ольвія»

I. Загальні положення

Інфраструктура України потребує значних інвестицій на всіх напрямках економіки України. Зіткнувшись з цією проблемою, Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) визначило пріоритетні напрямки розвитку залізниці, доріг, авіації, внутрішніх водних шляхів та інфраструктури морських портів.

У 2013 році було прийнято Закон України «Про морські порти України» (далі – Закон). З прийняттям Закону, було ініційовано реформу портового сектору спрямовану на:

- 1) зміни державного регулювання морських портів;
- 2) здійснення на їх території господарської діяльності;
- 3) визначення правового режиму об'єктів портової інфраструктури і земель морського порту.

Усі об'єкти портової інфраструктури були виділені в особливу категорію стратегічних об'єктів, у тому числі:

- 1) гідротехнічні споруди;
- 2) об'єкти портової інфраструктури загального користування;
- 3) засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігації і гідрографічного забезпечення морських шляхів;
- 4) система управління рухом суден.

Після реорганізації українського портового сектору у 2013 році, адміністративна і комерційна діяльність у портах України були розділені. Таким чином, було створено державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»), яке відповідає за управління об'єктами інфраструктури загального користування портів, такими як акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту.

Згодом, ДП «АМПУ» створило філії в усіх українських портах, у тому числі Спеціалізованому морському порту Ольвія (далі - Порт). Активи, які були необхідні для здійснення комерційної діяльності, такі як обробка вантажів, буксирування і перевалка, залишилися на балансі державних стивідорних компаній.

Державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія» (далі – ДП «СК «Ольвія») є державною стивідорною компанією, що здійснює операційну діяльність в межах акваторії Порту (м. Миколаїв). Порт розташований на лівому березі Дніпро-Бузького лиману. Підхід суден до порту здійснюється по Бузько-Дніпровсько-лиманському каналу (БДЛК).

ДП «СК «Ольвія» розташоване у місті Миколаїв та умовно відноситься до категорії «середніх» морських портів. ДП «СК «Ольвія» має під'їзні автодороги та залізничне сполучення, здійснює вантажопереробку всіх видів експортно-імпортних, транзитних і каботажних вантажів, крім наливних.

ДП «СК «Ольвія» обробляє генеральні і насипні вантажі: 33% вантажів, що перевалюються є зернові, 33% вантажів складають метали, 28% будівельних матеріалів і 6% інші вантажі.

На даний час робота ДП «СК «Ольвія» характеризуються зношеним обладнанням, відсутністю коштів для модернізації і зменшенням конкурентоспроможності по відношенню до інших портів.

З метою забезпечення швидкого та ефективного розвитку державно-приватного партнерства в інфраструктурі наказом Мінінфраструктури від 31.03.2016 №126 було утворено Робочу групу з обговорення проблемних питань впровадження державно-приватного партнерства при Мінінфраструктурі (далі – Робоча група).

У результаті діяльності Робочої групи було відібрано три пілотні проекти для реалізації на засадах державно-приватного партнерства, одним з яких став, зокрема, проект концесії ДП «СК «Ольвія» (далі – Проект), що полягає у передачі приватному партнеру майна ДП «СК «Ольвія» та майна ДП «АМПУ», яке разом становить єдиний майновий комплекс, що забезпечує комплексне надання послуг у Порту та/або будівництва нових об'єктів державно-приватного партнерства на земельній ділянці, що належить на праві постійного користування ДП «СК «Ольвія».

З метою координації реалізації інфраструктурних проектів на засадах державно-приватного партнерства, наказом Мінінфраструктури від 18.01.2017 № 12 утворено постійний консультативний орган при Мінінфраструктурі «Проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SP³ILNO» (далі – Проектний офіс).

З метою розробки попереднього техніко-економічного обґрунтування Проекту (далі – пре-ТЕО), Мінінфраструктури у жовтні 2016 звернулось до Європейського банку реконструкції та розвитку з проханням надати допомогу в розробці пре-ТЕО.

У грудні 2016 року Європейським банком реконструкції та розвитку з метою розроблення пре-ТЕО було відібрано консорціум консультантів, до складу якого увійшли компанії «Atkins», «Ernst & Young», «MDS Transmodal» та «Tebodin».

У квітні 2017 року консорціумом консультантів було підготовлено «Попередній техніко-економічний аналіз проекту ДПП в Порту. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності».

На основі вищезазначеного пре-ТЕО, Мінінфраструктури за підтримки Проектного офісу була підготовлена ця концептуальна записка (далі – Концептуальна записка).

У цій Концептуальній записці терміни вживаються у такому значенні:

державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія» (ДП «СК «Ольвія») – портовий оператор, який здійснює свою господарську діяльність на основі активів та пасивів, що залишилися в результаті реорганізації, проведеної відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04 березня 2013 року № 133 «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту»;

Проект – інвестиційний проект, що реалізується на умовах державно-приватного партнерства і полягає в передачі приватному партнеру майна ДП «СК «Ольвія» та майна ДП «АМПУ», яке разом становить єдиний майновий комплекс, що забезпечує комплексне надання послуг у спеціалізованому морському порту Ольвія та/або будівництва нових об'єктів державно-приватного партнерства на земельній ділянці, що належить на праві постійного користування ДП «СК «Ольвія»;

концесіонер – суб'єкт підприємницької діяльності, який на підставі концесійного договору отримав право на реалізацію Проекту;

об'єкт концесії або Об'єкт – майно ДП «СК «Ольвія» та окремі об'єкти портової інфраструктури, що належать ДП «АМПУ», яке разом становить єдиний майновий комплекс, що забезпечує комплексне надання послуг у спеціалізованому морському порту Ольвія;

спеціалізований морський порт Ольвія – акваторія спеціалізованого морського порту Ольвія, надана у користування ДП «АМПУ», а також територія ДП «АМПУ», ДП «СК «Ольвія» та товариства з обмеженою відповідальністю «Морський спеціалізований порт Ніка-Тера».

II. Мета проекту та її обґрунтування

1. Проблеми, які передбачається розв'язати у результаті реалізації Проекту

Поточний фінансовий-економічний стан ДП «СК «Ольвія» характеризується низкою проблем, подолання яких є необхідною умовою для його подальшого розвитку:

1) застарілість основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам до надання послуг з перевантаження та повільне оновлення основних фондів;

2) недостатність коштів для необхідних модернізаційних заходів, зокрема з огляду на обов'язок ДП «СК «Ольвія» відраховувати 75 % чистого прибутку до державного бюджету та відсутність можливості залучити кредитні кошти для потреб ДП «СК «Ольвія»;

3) відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку;

4) зниження рівня завантаженості ДП «СК «Ольвія» у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків та переорієнтації вантажів на перевезення іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);

5) зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва (сталь) на світовому ринку (97 % вантажів, які обробляються ДП «СК «Ольвія», орієнтовані на експортний напрямок);

6) значна конкуренція з боку приватних терміналів, які оперуються сировинними трейдерами (наприклад, термінал ТОВ СП «Нібулон» для перевантаження зернових та олійних культур, ТОВ «Морський спеціалізований порт Ніка-Тера»);

7) будівництво нових та оренда існуючих терміналів у регіоні (наприклад, новий приватний термінал, який перебуває на стадії будівництва компанією «Євронешторг» на ділянці між ДП «СК «Ольвія» і ТОВ «Морський спеціалізований порт Ніка-Тера»);

8) зниження спроможності ДП «СК «Ольвія» забезпечувати належний рівень захисту трудових прав працівників з огляду на зниження обсягу вантажів, які перевантажуються ДП «СК «Ольвія», та недостатньо оптимізовану систему організації праці.

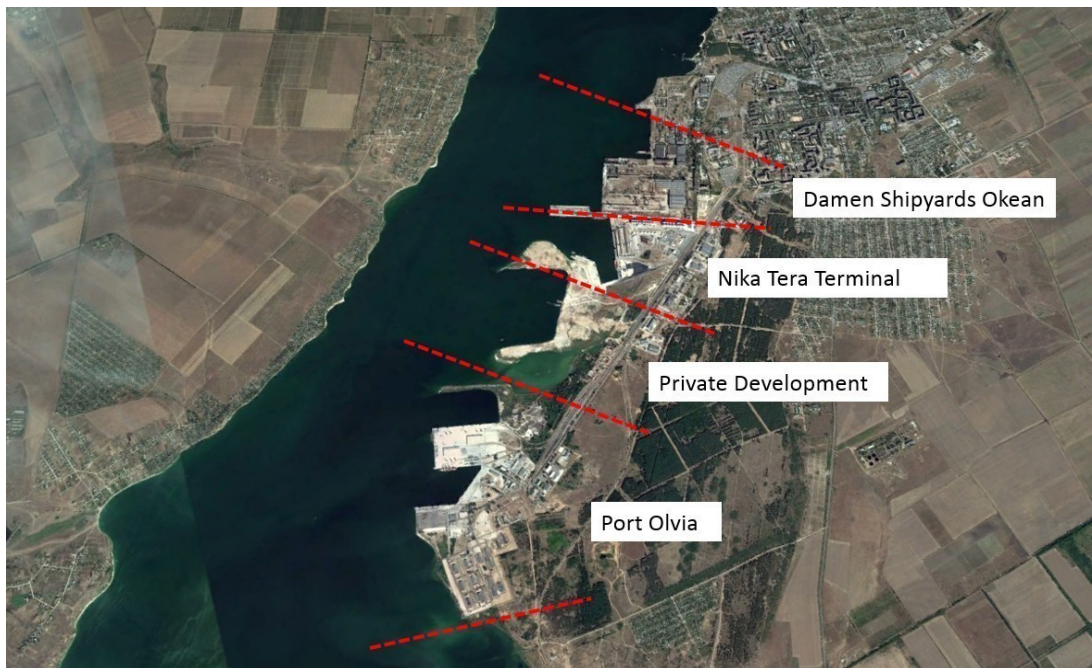


Рис. 1. Карта Спеціалізованого морського порту Ольвія

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Відповідно до Стратегії розвитку морських портів України¹, можна виокремити такі цілі, досягнення яких має забезпечити успішна реалізація Проекту:

1) укріплення позицій України як одного з найбільших у світі експортерів зернових за рахунок розвитку спеціалізованих потужностей;

2) подальший розвиток ДП «СК «Ольвія» як центру з обробки руд і мінеральних речовин за умови будівництва причальних стінок і відповідного обладнання;

¹Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року».

- 3) зростання вантажопотоку, зокрема збільшення обсягів перевантаження зернових (обсяг експорту зерна збільшиться вдвічі до 2040 року²);
- 4) підвищення конкурентоспроможності ДП «СК «Ольвія», у тому числі підвищення його привабливості для вантажовласників;
- 5) забезпечення технологічного розвитку ДП «СК «Ольвія»;
- 6) підвищення ефективності використання державного майна;
- 7) залучення приватного капіталу для інвестування в економіку України на довгостроковий період;
- 8) забезпечення безпеки життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що здійснюється ДП «СК «Ольвія», безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури;
- 9) дотримання трудових прав та збереження соціальних гарантій працівників, задіяних у Проекті.

Досягнення вищевикладених цілей Проекту буде можливим за умови вжиття таких заходів:

- 1) будівництва 3 нових складів;
- 2) модернізації (ремонт, реконструкція) 6 з 9 складів, які на сьогоднішній день є на території ДП «СК «Ольвія»;
- 3) зменшення площі відкритих складських ділянок з наявних 2,6 га до приблизно 1 га;
- 4) поступової заміни переважної більшості обладнання на сучасну високопродуктивну перевантажувальну техніку;
- 5) підвищення ефективності використання наявних складських площ, зокрема за рахунок впровадження більш оптимальної системи руху вантажів, для забезпечення ефективного оперування прогнозованими обсягами вантажів;
- 6) підвищення якості послуг, що надаються;
- 7) збереження існуючих та залучення нових клієнтів;

²Відповідно до Попереднього техніко-економічного аналізу порту «Ольвія». Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017, с. 9.

8) залучення приватних інвестицій для реалізації заходів, спрямованих на проведення капітального ремонту та реконструкцію основних засобів, а також будівництва нових виробничих потужностей.

З урахуванням того, що впровадження масштабних модернізаційних заходів, спрямованих на розвиток ДП «СК «Ольвія»», потребує значних інвестиційних ресурсів, саме партнерство держави та приватного бізнесу здатне забезпечити залучення достатнього обсягу інвестицій у сферу інфраструктури, оскільки:

1) співпраця держави та приватного партнера на договірній основі, що ґрунтується на принципах рівності перед законом, узгодженості інтересів обох сторін та незмінності цільового призначення/форми власності об'єктів права державної власності, задіяних у реалізації Проекту, може стати ефективним механізмом для розвитку ДП «СК «Ольвія» та економіки України в цілому;

2) реалізація Проекту за участі приватного капіталу дасть змогу впровадити новітні інформаційні технології, а тим самим значно скоротити та спростити процедури обробки вантажів;

3) близькість розташування до основних регіонів виробництва пшениці, ячменю, олії, а також до основних металургійних регіонів України дозволяє прогнозувати досить високу зацікавленість вантажовласників (потенційних користувачів ДП «СК «Ольвія»») в участі у реалізації Проекту.

2. Результати попереднього аналізу можливих альтернативних варіантів розв'язання зазначених проблем

2.1. Реалізація Проекту за власні/кредитні кошти

Відповідно до вимог законодавства, ДП «СК «Ольвія» зобов'язане відраховувати 75 % чистого прибутку до державного бюджету³, що зумовлює брак власних коштів ДП «СК «Ольвія» не лише для фінансування заходів, передбачених Проектом, а й для поточного відновлення та модернізації основних засобів.

³Пункт 1 Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 лютого 2011 р. № 138.

У свою чергу, низка законодавчих обмежень суттєво ускладнює процес залучення кредитних коштів для потреб ДП «СК «Ольвія». Враховуючи значний обсяг коштів, необхідних для реалізації заходів, що передбачені Проектом (без участі приватного партнера), прогнозованою є вимога кредиторів надати належне забезпечення виконання зобов'язань ДП «СК «Ольвія» з повернення коштів, отриманих на умовах кредитного договору, зокрема застави. У зв'язку з цим, варто враховувати такі законодавчі обмеження:

1) предметом застави не можуть бути об'єкти державної власності, приватизація яких заборонена законодавчими актами⁴;

2) нерухоме майно об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації, не може бути відчужене, вилучене, передане до статутного капіталу господарських організацій і щодо такого майна не можуть вчинятися дії, наслідком яких може бути їх відчуження⁵.

Враховуючи, що ДП «СК «Ольвія» включене до Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації⁶, то активи, які могли б потенційно бути передані в якості забезпечення кредитних зобов'язань ДП «СК «Ольвія», не можуть бути предметом застави. Окрім того, врегулювання питання фінансування заходів, передбачених Проектом, не забезпечує вирішення інших проблем, подолання яких є ключовим для досягнення мети Проекту, зокрема покращення операційного управління та збільшення обсягів вантажів, що обробляються ДП «СК «Ольвія».

Викладене дає підстави дійти висновку про те, що ані власні кошти ДП «СК «Ольвія», ані кредитні кошти не є джерелом, що може забезпечити покриття витрат, передбачених Проектом, а також не впливає на вирішення інших проблем, подолання яких визначено основною метою реалізації Проекту.

⁴ Стаття 4 Закону України від 2 жовтня 1992 р. № 2654-ХІІ «Про заставу».

⁵ Частина дев'ята статті 11 Закону України від 21 вересня 2006 р. № 185-V «Про управління об'єктами державної власності».

⁶ Закон України від 7 липня 1999 р. № 847-XIV «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації».

2.2. Можливі форми залучення приватного партнера для реалізації Проекту

До прийняття Закону України «Про морські порти України»⁷ застаріла система управління у портах передбачала досить обмежене коло механізмів для залучення коштів приватного інвестора. Саме недостатньо розвинуте законодавство та відсутність відповідних гарантій для інвесторів та банків тривалий час зумовлювали відсутність заінтересованості приватних учасників бізнесу у довгостроковій співпраці з державою.

На сьогодні законодавство⁸ передбачає можливість залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури у межах території морського порту на основі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених окремими законами України. Окрім того, будівництво та/або експлуатацію морських портів та їх інфраструктури визначено однією із сфер, де застосовується державно-приватне партнерство, що дозволяє структурувати потенційні приватні інвестиції у ДП «СК «Ольвія» шляхом укладення різних видів договорів, а саме:

1) договір концесії;

2) договір управління майном (виключно за умови передбачення у договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера);

3) договір про спільну діяльність;

4) інші договори.

Вищенаведений перелік форм здійснення державно-приватного партнерства не є вичерпним, тому можливим також є укладення інших договорів між державним та приватним партнерами (у т.ч. змішаних) за умови їх відповідності таким ознаками:

⁷Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

⁸Частина перша статті 26 Закону України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

1) надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;

2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років);

3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;

4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством.

Проект відповідає ознакам державно-приватного партнерства, оскільки:

1) передбачає надання приватному партнеру прав управління (користування, експлуатації) існуючими об'єктом та/або будівництво нового об'єкта з подальшим його управлінням;

2) обсяг інвестицій приватного партнера складатиме від 45 до 212 млн. доларів США (у залежності від Проекту, що буде визначений на етапі ТЕО);

3) строк партнерства складатиме від 10 до 30 років (у залежності від Проекту, що буде визначений на етапі ТЕО);

4) приватному партнеру буде передана частина ризиків Проекту, зокрема ризик попиту та операційний ризик.

2.3. Оренда

Орендою є засноване на договорі строкове платне користування майном, необхідним орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності. Як було зауважено вище, Закон України «Про державно-приватне партнерство» дозволяє оформлювати партнерство держави та приватного інвестора у орендні правовідносини за умови відповідності договору оренди ознакам державно-приватного партнерства.

Разом з тим, Закон України «Про оренду державного та комунального майна» визначає категорії активів, які не можуть бути об'єктами оренди⁹, зокрема:

1) об'єкти державної власності, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації відповідно до частини другої статті 5 Закону України «Про приватизацію державного майна» (крім причалів морських портів, які можуть передаватися в оренду на строк до 49 років¹⁰);

2) акваторії портів, гідрографічні споруди, захисні гідроспоруди (греблі, дамби, вали, моли, насипи) та системи сигналізації, портові системи інженерної інфраструктури і споруди зв'язку, енерговодопостачання та водовідведення, залізничні колії (до першого розгалуження за межами території порту), навчальний та гідрографічний флоти.

Той факт, що значна частина активів ДП «СК «Ольвія» (за винятком причалів) не може виступати об'єктами оренди, може знизити зацікавленість потенційних інвесторів в укладенні договору оренди. Разом з тим, при визначенні можливості/доцільності укладення договору оренди щодо активів ДП «СК «Ольвія», які можуть виступати об'єктами оренди, варто враховувати такі загальні особливості орендних правовідносин:

1) збереження права власності орендодавця на: майно, передане в оренду (включаючи майно, придбане орендарем за рахунок амортизаційних відрахувань); на виготовлену продукцію (в тому числі у незавершеному виробництві); дохід (прибуток), отриманий від орендованого майна; амортизаційні відрахування на майно, що є власністю орендаря; на набуте орендарем відповідно до законодавства інше майно¹¹;

⁹Частина друга статті 4 Закону України від 10 квітня 1992 р. № 2269-ХІІ «Про оренду державного та комунального майна».

¹⁰Частина друга статті 23 Закону України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

¹¹Частина друга статті 23 Закону України від 10 квітня 1992 р. № 2269-ХІІ «Про оренду державного та комунального майна».

2) договір оренди у частині його істотних умов має відповідати типовому договору оренди та може укладатися на термін від 5 років (як правило)¹²;

3) орендар наділений правом здійснювати поліпшення об'єкта оренди за рахунок визначених джерел (амортизаційні відрахування, власні кошти орендаря/орендодавця), виключно за умов та у порядку, які встановлені законодавством¹³;

4) орендар вправі залишити за собою проведені ним поліпшення орендованого майна, здійснені за рахунок власних коштів, за умови, що вони можуть бути відокремлені від майна без заподіяння йому шкоди (у випадку, якщо відокремлення поліпшень без шкоди для орендованого майна не можливе, орендар має право на отримання відповідної компенсації коштів якщо інше не передбачене договором та такі поліпшення були зроблені за згодою орендодавця)¹⁴;

5) за загальним правилом, вибір орендаря відбувається на конкурсних засадах.

Незважаючи на достатньо детальне врегулювання правовідносин оренди, можливість покращення об'єктів оренди без залучення значного обсягу бюджетних коштів та спрямування надходжень у вигляді орендної плати до державного бюджету, механізм оренди як спосіб залучення приватних інвестицій у об'єкти портової інфраструктури є обмеженим з огляду на низку обставин:

1) достатньо значна частина об'єктів портової інфраструктури не може виступати об'єктами оренди з огляду на пряму заборону Закону України «Про оренду державного та комунального майна»¹⁵;

¹²Типовий договір оренди індивідуально визначеного (нерухомого або іншого) майна, що належить до державної власності, затверджений наказом Фонду державного майна України від 23.08.2000 № 1774.

¹³Див. наказ Фонду державного майна України від 03.10.2006 № 1523 «Про затвердження Порядку надання орендарю згоди орендодавця державного майна на здійснення невід'ємних поліпшень орендованого державного майна».

¹⁴Частина друга статті 27 Закону України від 10 квітня 1992 р. № 2269-XII «Про оренду державного та комунального майна».

¹⁵Частина друга статті 4 Закону України від 10 квітня 1992 р. № 2269-XII «Про оренду державного та комунального майна».

2) визначення розміру орендної плати в залежності від вартості об'єкта оренди на підставі незалежної експертної оцінки незалежно від наслідків господарської діяльності орендаря¹⁶;

3) правова природа договору оренди полягає насамперед у строковому платному користуванні орендованим майном за умови своєчасного внесення орендарем орендної плати та не передбачає обов'язкового внесення значних інвестицій в об'єкт оренди (як правило, на орендаря покладається обов'язок з проведення поточного/капітального ремонту для утримання об'єкта оренди у належному технічному стані та не передбачає створення (будівництва) нових об'єктів);

4) недостатня правова визначеність у частині регулювання правовідносин щодо поліпшення об'єктів оренди (зокрема щодо повернення/компенсації вартості таких поліпшень після припинення договору оренди) та обмежена кількість норм, що регулюють питання ефективності/цільового використання орендованого майна;

5) правова модель договору оренди не передбачає можливості встановлення зобов'язань приватного партнера щодо працевлаштування працівників ДП «СК «Ольвія», а також покладення на нього будь-яких обов'язків щодо дотримання соціальних гарантій для таких осіб;

6) у правовідносинах оренди державний партнер не бере на себе жодних зустрічних зобов'язань (окрім тих, що пов'язані з передачею/отриманням об'єкта оренди після укладення/припинення договору оренди), що може зумовити меншу заінтересованість приватного партнера у довгостроковій співпраці з державою на умовах договору оренди.

Іншим важливим аспектом при визначенні договору оренди як форми ДПП є питання користування земельною ділянкою, на якій розташовано об'єкт оренди. Так, законодавство у сфері орендних правовідносин передбачає передання земельної ділянки разом із об'єктом оренди лише у випадку, коли таким об'єктом виступає

¹⁶Стаття 19 Закону України від 10 квітня 1992 № 2269-ХІІ «Про оренду державного та комунального майна».

цілісний майновий комплекс. У разі оренди окремого індивідуально визначеного майна (наприклад, будівлі або споруди, які не є цілісним майновим комплексом) питання отримання права користування земельною ділянкою, на якій розташоване таке майно, не є достатньо врегульоване на законодавчому рівні. Разом з тим, концесійне законодавство передбачає передачу концесієдавцем земельної ділянки, на якій розташований об'єкт концесії, концесіонеру у разі, якщо концесієдавець має повноваження на розпорядження такою земельною ділянкою державної або комунальної власності.

Таким чином, результати попереднього аналізу дозволяють припустити, що договір оренди не є найбільш оптимальним механізмом для залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів інфраструктури ДП «СК «Ольвія».

2.4. Спільна діяльність

Законодавство визначає спільну діяльність як взаємодію сторін (учасників) на договірній основі без створення юридичної особи для досягнення певної мети, що не суперечить законові, як на основі об'єднання вкладів учасників (просте товариство), так і без такого об'єднання¹⁷. Незважаючи на достатній рівень свободи сторін у врегулюванні правовідносин на рівні договору про спільну діяльність, існує ряд чинників, які варто враховувати з огляду на особливості правового статусу ДП «СК «Ольвія» та об'єктів права державної власності, які перебувають у його користуванні.

Так, Господарський кодекс України¹⁸ та Закон України «Про управління об'єктами державної власності»¹⁹ встановлюють заборону на здійснення вкладу у спільну діяльність майном, яке належить до основних фондів підприємств державної власності, що не підлягають приватизації. У зв'язку з цим, варто звернути увагу, що у Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають

¹⁷Стаття 1130 Цивільного кодексу України.

¹⁸Частина сьома статті 141 Господарського кодексу України.

¹⁹Частина дев'ята статті 11 Закону України від 21 вересня 2006 р. № 185-V «Про управління об'єктами державної власності».

приватизації²⁰ перебуває ДП «СК «Ольвія», у той час як ДП «АМПУ» не включене до такого Переліку.

Разом з тим, на майно, яке закріплене за ДП «АМПУ», поширюється заборона, встановлена Законом України «Про приватизацію державного та комунального майна», на приватизацію достатньо широкого спектру об'єктів²¹. Таким чином, перелік об'єктів права державної власності, які надані у користування ДП «АМПУ» та ДП «СК «Ольвія», та які можуть бути вкладом за договором про спільну діяльність, є достатньо звуженим відповідними приписами законодавства.

Окрім того, Закон України «Про управління об'єктами державної власності» встановлює обмеження щодо розміру частки державного партнера у випадку укладення договору про спільну діяльність. Так, під час укладення договорів про спільну діяльність розмір частки державних підприємств, установ і організацій, а також господарських товариств, у статутному капіталі яких частка держави перевищує 50 відсотків, має становити не менш як 50 відсотків спільного майна учасників спільної діяльності²². Така вимога може стати перешкодою для залучення приватних інвестицій в обсязі, який міг би забезпечити прогнозований розвиток об'єктів інфраструктури ДП «СК «Ольвія».

Законодавством не врегульовано значну частину практичних аспектів реалізації договорів про спільну діяльність, зокрема положення, що стосуються нематеріальних внесків, відсутності чітких вимог до оцінки спільної власності тощо. Окрім цього, реалізація проектів спільних підприємств може вимагати проходження процедур державних закупівель (наприклад, за необхідності, на придбання послуг

²⁰Закон України від 7 липня 1999 р. № 847-XIV «Про перелік об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації».

²¹Акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій.

²²Частина друга статті 13 Закону України від 21 вересня 2006 р. № 185-V «Про управління об'єктами державної власності».

державним партнером для виконання своїх зобов'язань в рамках спільної діяльності)²³.

Вищевикладене дозволяє дійти висновку про те, що обмеження законодавства не дозволяють розглядати договір спільної діяльності у якості найбільш доцільного механізму для залучення приватних інвестицій у інфраструктуру Порту.

2.5. Договір управління майном

Договір управління майном було визначено однією з можливих форм здійснення державно-приватного партнерства з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні». Обов'язковою умовою такого договору управління майном, укладеного в межах процедури ДПП, є наявність інвестиційних зобов'язань приватного партнера²⁴.

Договір управління майном передбачає²⁵:

- 1) передачу однією стороною (установником управління) другій стороні (управителеві) на певний строк майна в управління;
- 2) обов'язок другої сторони здійснювати від свого імені управління майном в інтересах установника управління або вказаної ним особи (вигодонабувача);
- 3) внесення установником управління плати за управління майном на користь управителя.

Розглядаючи можливість укладення договору управління майном Порту для реалізації проекту ДПП, варто обов'язково враховувати особливості, які характерні для такого механізму, зокрема:

- 1) законодавство не містить спеціальних норм, які б визначали особливості правовідносин управління майном як однієї з форм реалізації державно-приватного партнерства;

²³Попередній техніко-економічний аналіз порту «Ольвія». Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017, стор. 112.

²⁴Частина перша статті 5 Закону України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство».

²⁵Глава 70 Цивільного кодексу України.

2) відсутність практики реалізації проектів з управління майном в Україні, зокрема у сфері портової інфраструктури²⁶;

3) достатньо висока ймовірність необхідності відбору приватного партнера шляхом проходження двох конкурсних процедур (ДПП та публічних закупівель), оскільки укладення договору управління майном державним органом можна кваліфікувати як закупівлю послуг з управління майном державного партнера;

4) необхідність внесення плати на користь управителя та відсутність підстав для проведення поліпшень майна, управління яким здійснюватиме приватний партнер.

Викладене дає підстави для попереднього висновку про те, що укладення договору управління майном, яке наразі закріплене за ДП «СК «Ольвія» та ДП «АМПУ», не дозволить реалізувати заходи, які необхідні для модернізації та розвитку портової інфраструктури, та не є найбільш оптимальною формою співпраці держави та приватного інвестора для досягнення цілей Проекту.

2.6. Інвестиційний договір

Закон України «Про морські порти України» передбачає можливість приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту на основі інвестиційного договору²⁷. Разом з тим, інвестиційний договір не передбачений у Цивільному кодексі України та відсутні будь-які інші норми законодавства, які регулюють питання укладення, виконання та припинення таких договорів, що свідчить про недостатню правову визначеність такого механізму. Таким чином, відсутність правового регулювання інвестиційного договору не дозволяє розглядати такий договір як ефективний механізм залучення інвестицій.

2.7. Концесія

²⁶Попередній техніко-економічний аналіз порту «Ольвія». Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017, стор. 114.

²⁷Частина перша статті 26 Закону України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

Нормативно договір концесії (або концесійний договір) визначено як договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесієдавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб²⁸.

Будівництво та/або експлуатація морських портів та їх інфраструктури є однією із сфер господарської діяльності, де можуть укладатися концесійні договори щодо об'єктів права державної власності²⁹. Істотними умовами договору концесії є³⁰:

- 1) сторони договору;
- 2) види діяльності, роботи, послуги, які здійснюються за умовами договору;
- 3) об'єкт концесії (склад і вартість майна або технічні і фінансові умови створення об'єкта концесії);
- 4) умови надання земельної ділянки, якщо вона необхідна для здійснення концесійної діяльності;
- 5) перелік видів діяльності, здійснення яких підлягає ліцензуванню;
- 6) умови встановлення, зміни цін (тарифів) на виготовлені (надані) концесіонером товари (роботи, послуги);
- 7) строк дії договору концесії (10-50 років), умови найму, використання праці працівників - громадян України;
- 8) умови використання вітчизняних сировини, матеріалів;
- 9) умови та обсяги поліпшення об'єкта концесії та порядок компенсації зазначених поліпшень;
- 10) умови, розмір і порядок внесення концесійних платежів (крім концесій на створення (будівництво) нового об'єкта за рахунок концесіонера);

²⁸Стаття Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

²⁹Частина друга статті 3 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

³⁰Частина перша статті 10 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

- 11) порядок використання амортизаційних відрахувань;
- 12) відновлення об'єкта концесії та умови його повернення;
- 13) відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що впливають з концесійного договору;
- 14) страхування концесіонером об'єктів концесії, взятих у концесію;
- 15) порядок внесення змін та розірвання договору;
- 16) порядок вирішення спорів між сторонами;
- 17) право на отримання інформації та проведення перевірки виконання умов договору;
- 18) порядок та умови передачі, у тому числі з наданням гарантії кредиторам, прав і зобов'язань, що впливають з концесійного договору;
- 19) порядок використання об'єктів права інтелектуальної власності.

Важливим також є те, що сторони договору концесії наділені правом визначати зміст договору на основі типового договору³¹, від змісту якого сторони не можуть відступати, але мають право конкретизувати його умови³².

Слід звернути увагу на те, що Закон України «Про концесії» встановлює три категорії об'єктів права державної чи комунальної власності, які можуть надаватися у концесію³³.

- 1) майно підприємств, їхніх структурних підрозділів, що є цілісними майновими комплексами або системами цілісних майнових комплексів;
- 2) об'єкти незавершеного будівництва та законсервовані об'єкти, які можуть бути добудовані з метою їх використання для надання послуг по задоволенню громадських потреб у сферах концесійної діяльності;
- 3) спеціально збудовані об'єкти відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб у певних сферах комерційної діяльності.

³¹Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000 р. № 643 «Про затвердження Типового концесійного договору».

³²Частина четверта статті 179 Господарського кодексу України.

³³Частина четверта статті 3 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

Закон України «Про морські порти України» передбачає, що стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Причали можуть бути об'єктами оренди на строк до 49 років. Причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися у концесію у складі єдиних майнових комплексів³⁴.

Відповідно до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію³⁵, ДП «СК «Ольвія» та ДП «АМПУ» визначені як об'єкти права державної власності, які можуть надаватися у концесію. Також, об'єкти права державної власності, надані у концесію, не підлягають приватизації протягом дії концесійного договору без згоди концесіонера³⁶.

Важливим є те, що законодавство передбачає можливість диференціювати концесійний платіж та надає сторонам право встановлювати його³⁷:

- 1) у фіксованому розмірі;
- 2) у відсотках від вартості наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки;
- 3) як частка (у відсотках) чистого доходу від концесійної діяльності, отриманого концесіонером,
- 4) або у вигляді передачі концесієдавцю у власність майна, що знаходиться у власності концесіонера та придбане ним відповідно до умов концесійного договору;
- 5) шляхом поєднання різних видів концесійних платежів.

³⁴ Частина друга статті 23 Закону України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

³⁵ Постанова Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1999 р. № 2293 «Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію».

³⁶ Частина сьома статті 3 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

³⁷ Частина третя статті 12 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

Можливість поєднання різних видів концесійних платежів дозволяє ставити розмір такого платежу в залежність від показників господарської діяльності концесіонера (наприклад, частка від чистого прибутку), або виконання інвестиційних зобов'язань (наприклад, у випадку придбання майна на виконання договірних зобов'язань) та надає змогу забезпечити надходження концесійного платежу до державного бюджету за умов різних результатів діяльності концесіонера.

Закон України «Про концесії» закріплює право концесіонера за рахунок власних коштів здійснювати реконструкцію, технічне переоснащення, поліпшення майна, отриманого в концесію. Законодавство прямо встановлює гарантію збереження права власності на майно держави³⁸. Така модель регулювання дозволяє уникнути потенційних спорів, щодо компенсації здійснених концесіонером поліпшень об'єкта концесії та сприяє технічному переоснащенню об'єктів державної власності, з мінімальними витратами коштів державного бюджету та коштів ДП «СК «Ольвія».

З огляду на викладене та враховуючи чіткість нормативного регулювання концесійних правовідносин, концесія потенційно може бути оптимальним варіантом залучення приватних інвестицій в інфраструктуру Порту.

2.8. Приватизація

Об'єкти державної власності, що мають загальнодержавне значення і не підлягають приватизації відповідно до частини другої статті 5 Закону України «Про приватизацію державного майна» включають акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних

³⁸ Частина третя статті 20 Закону України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV «Про концесії».

інспекцій,³⁹ залізничні колії (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації⁴⁰.

ДП «СК «Ольвія» включено до Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації⁴¹. Не зважаючи на те, що ДП «АМПУ» не включене до вищеназваного Переліку, на окреме майно, яке закріплене за ДП «АМПУ», поширюється заборона на приватизацію, встановлена Законом України «Про приватизацію державного та комунального майна»⁴².

Проте варто звернути увагу на те, що майно, закріплене за ДП «СК «Ольвія», може виступати об'єктом приватизації за умови попереднього виключення ДП «СК «Ольвія» з Переліку об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації⁴³. Разом з тим, необхідно враховувати, що приватизація передбачатиме:

- 1) перехід права власності держави на об'єкт приватизації до покупця;
- 2) відсутність можливості встановити будь-які зустрічні зобов'язання держави як на момент укладення, так і на майбутнє;
- 3) встановлення заборони на звільнення працівників приватизованого підприємства з ініціативи нового власника чи уповноваженого ним органу протягом 6 місяців від дня переходу до нього права власності⁴⁴;
- 4) правонаступництво нового власника єдиного майнового комплексу щодо усіх майнових прав (крім права постійного користування земельною ділянкою) і

³⁹ Частина друга статті 5 Закону України від 4 березня 1992 р. № 2163-XII «Про приватизацію державного та комунального майна».

⁴⁰ Частина друга статті 23 Закону України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України».

⁴¹ Закон України від 7 липня 1999 р. № 847-XIV «Про перелік об'єктів державної власності, що не підлягають приватизації».

⁴² Акваторії морських портів, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, навчальний та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій.

⁴³ Постанова Кабінету Міністрів України від 12 травня 2015 р. № 271 «Про проведення прозорості та конкурентної приватизації у 2015-2017 роках».

⁴⁴ Частина друга статті 26 Закону України від 4 березня 1992 р. № 2163-XII «Про приватизацію державного та комунального майна».

обов'язків ДП «СК «Ольвія» відповідно до умов договору між продавцем і покупцем та законодавства України⁴⁵;

5) продаж шляхом проведення аукціону (єдиним критерієм для визначення переможця є найбільша запропонована ціна) або конкурсу (передбачає встановлення умов конкурсу, зобов'язання щодо виконання яких має взяти на себе переможець⁴⁶);

6) самостійне вирішення новим власником усіх питань щодо подальшого використання приватизованого майна, його поліпшення, а також створення нових об'єктів.

З урахуванням вищевикладеного можна дійти висновку про те, що приватизація майна, закріпленого за ДП «СК «Ольвія» та ДП «АМПУ» (за умови зняття усіх законодавчих обмежень), не є найбільш доцільним способом розпорядження такими об'єктами права державної власності, оскільки призводить до втрати держави права власності на такі об'єкти, не дозволяє встановити довгостроковий механізм співпраці державного та приватного партнерів, а також не передбачає дієвих шляхів залучення інвестицій для досягнення цілей Проекту.

Висновок:

За результатами попереднього аналізу та з урахуванням особливостей Проекту договір концесії є найбільш доцільним правовим інструментом для структурування правовідносин між приватним партнером та Мінінфраструктури для залучення прогнозованого рівня інвестицій;

На відміну від порядку визначення приватної сторони у інших формах державно-приватного партнерства, законодавство встановлює чіткий порядок та умови відбору концесіонера. Достатньо детальне врегулювання концесійних відносин забезпечує достатній рівень правової визначеності та повною мірою дозволяє реалізувати Проект концесії;

⁴⁵ Частина перша статті 28 Закону України від 4 березня 1992 р. № 2163-XII «Про приватизацію державного та комунального майна».

⁴⁶ Важливо, що законодавство України дозволяє встановлювати інвестиційні зобов'язання покупця включно для модернізації та технічного переоснащення об'єкта приватизації.

Договірні відносини оренди і спільної діяльності також не доцільно розглядати як можливий механізм залучення приватних інвестицій у ДП «СК «Ольвія». Значна частина активів, які прогнозовано будуть задіяні в рамках Проекту (включаючи всю інфраструктуру ДП «СК «Ольвія», крім самих причалів), не можуть бути об'єктом оренди, а також не можуть бути вкладом у спільну діяльність;

Механізм управління майном не дозволяє досягти усіх цілей, визначених Проектом, зокрема, з огляду на те, що він передбачає здійснення платежів за управління майном і, зазвичай, не передбачає здійснення значного обсягу інвестицій в активи, передані за таким договором;

Інвестиційний договір недостатньо відрегульовано у законодавстві, що зумовлює проблематичність використання такого механізму для структурування великих інвестиційних проектів.

3. Відповідність мети Проекту пріоритетам державної політики

3.1. Стратегія сталого розвитку «Україна - 2020»

Реформу транспортної інфраструктури визначено одним із пріоритетних напрямів реформування для реалізації цілей Стратегії сталого розвитку «Україна - 2020»⁴⁷.

3.2. Стратегія розвитку морських портів України

Згідно зі Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року⁴⁸ одним із пріоритетних напрямів визначено забезпечення технологічного розвитку портової галузі шляхом залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів, передачі підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію. Саме залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі договорів

⁴⁷Указ Президента України від 12 січня 2015 р. № 5 «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020».

⁴⁸Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року».

концесії, договорів про спільну діяльність, інших інвестиційних договорів визначено однією з основних умов розвитку портової галузі.

Враховуючи загальний напрямок на подальшу спеціалізацію морських портів Миколаєва та Херсона на перевалку зернових вантажів та прогнозоване зростання обсягів експорту таких вантажів у найближчий час, реалізація Проекту може сприяти становленню ДП «СК «Ольвія» як центру з обробки широкого спектру вантажів з певною спеціалізацією.

3.3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року

Відповідно до Транспортної стратегії України⁴⁹ питання технічного переоснащення та модернізації об'єктів інфраструктури морських портів потребують невідкладного вирішення.

З огляду на це, одним із основних напрямів реалізації Стратегії є, зокрема:

- 1) розвиток транспортної інфраструктури шляхом будівництва та реконструкції терміналів (насамперед контейнерних) у морських портах;
- 2) поліпшення інвестиційного клімату шляхом скорочення часу, необхідного для обробки вантажів у портах та пунктах пропуску через державний кордон.

Пріоритетами розвитку морського транспорту є технічна та технологічна модернізація морського транспорту, зокрема, шляхом:

- 1) розширення мережі спеціалізованих терміналів у портах;
- 2) будівництва нових і поглиблення існуючих водних шляхів та акваторій морських портів для безперешкодного проходження суден великого дедвейту.

Також пріоритетним напрямком розвитку морського транспорту є підвищення його конкурентоспроможності, зокрема шляхом підвищення ефективності проведення логістичних операцій у морських портах, а також модернізації та розвитку інфраструктури портів.

3.4. Програма діяльності Кабінету Міністрів України

⁴⁹Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174 «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року».

Відповідно до Розділу XIII Програми діяльності Кабінету Міністрів України, схваленої Постановою Верховної Ради України від 14 квітня 2016 року № 1099-VIII, діяльність Кабінету Міністрів України зосереджуватиметься на ефективному використанні портової інфраструктури, залученні інвестицій для розвитку стратегічних об'єктів з метою забезпечення їх конкурентоспроможності та збільшення обсягів перевалки товарів.

Реалізація Проекту дозволить:

- 1) залучити додаткові вантажопотоки, що є однією з ключових умов розвитку портової галузі;
- 2) залучити приватні інвестиції для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі договору концесії;
- 3) впровадити новітні інформаційні технології, а тим самим значно скоротити та спростити процедури обробки вантажів.

Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію

Відповідно до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію⁵⁰, ДП СК «Ольвія» та ДП «АМПУ» визначені як об'єкти права державної власності, які можуть надаватися у концесію. Окремо варто звернути увагу на те, що до названого вище Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію, включено державне підприємство «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» (код згідно з ЄДРПОУ 19290012), яке було перейменовано на державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія» відповідно до наказу Мінінфраструктури⁵¹.

⁵⁰Постанова Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1999 р. № 2293 «Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію».

⁵¹Наказ Міністерства інфраструктури України від 17 жовтня 2016 р. № 354 «Про державне підприємство «Спеціалізований морський порт «Октябрьск».

III. Результати попереднього аналізу можливостей реалізації Проекту

1. Результати аналізу попиту на товари (роботи і послуги), виробництво (виконання і надання) яких повинне бути забезпечене в результаті реалізації Проекту

Перевалка ДП «СК «Ольвія» зросла з 1,8 млн. у 2013 році до 2,2 млн. тон у 2016 році. У 2016 році частка Порту у загальній перевалці морських портів склала 5 %. При цьому, частка ДП «СК «Ольвія» у загальній перевалці морських портів за 2016 р. склала 1,7 %.

У структурі вантажообігу ДП «СК «Ольвія» переважають експортні вантажі, частка яких у 2012-2016 роках в середньому становила 98 %.

Аналіз структури вантажообігу ДП «СК «Ольвія» показав, що переважають насипні вантажі, які включають зернові та глину, та генеральні, що, в основному, представлені металами, наливні вантажі не перероблюються (див. рис. 2).

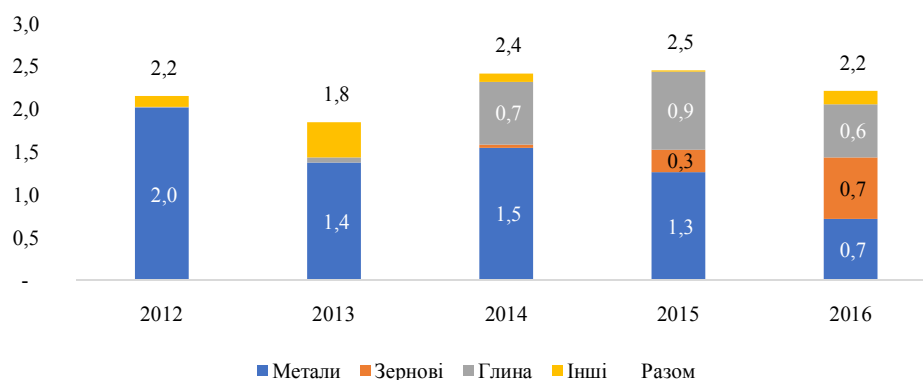


Рис. 2. Структура вантажообігу ДП «СК «Ольвія» у розрізі видів вантажів у 2012-2016 роках, млн. тон

(Джерело: ДП «АМПУ»)

Було проведено детальний аналіз ринків зернових, металів та глини, оскільки сукупно ці вантажі складають 93 % усього вантажообігу, з метою визначення перспектив нарощування перевалки цих вантажів ДП «СК «Ольвія». Усі ці вантажі є експортними.

Частка ДП «СК «Ольвія» у загальній перевалці металів скоротилася з 11 % у 2012 році до 4 %, що обумовлено загальним зниженням експорту металів, та нарощуванням частки Одеського порту (див. рис. 3). За останні десять років експорт металів з України становив, у середньому, 21 млн. тонн сталі на рік, причому обсяги коливалися як наслідок впливу світових економічних подій. У 2013 р. експорт досяг пікового значення у 23,6 млн. тон, але в наступні два роки знову впав до 17 млн. тонн у 2016 році. Україна значною мірою залежить від європейського ринку сталі. У 2016 році експорт до Європи становив 76 % загального обсягу експорту. Експорт у країни Далекого Сходу значно скоротився, оскільки Китай збільшив власне виробництво.

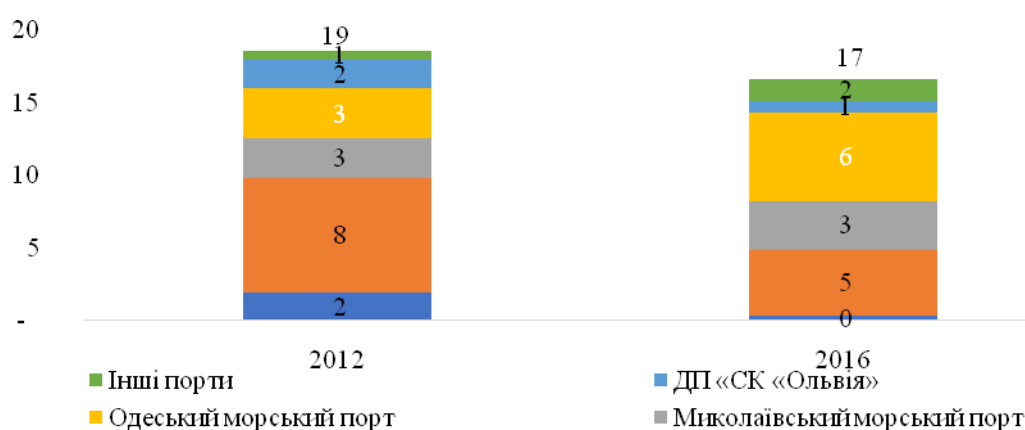


Рис. 3. Структура експорту металів в розрізів порту, що здійснює перевалку у 2012 -2016 роках, млн. тон

(Джерело: ДП «АМПУ»)

Хоча ринок сталі не продемонстрував різкого зростання в останні роки, поява нових ринків у країнах, які або виходять з фінансової кризи, або переживають значне розширення чи реконструкцію своєї економіки, дає позитивний прогноз на майбутнє. Припускається, що сукупний обсяг експорту сталі збільшиться до 34 млн. тонн до 2040 року, використовуючи середньорічний темп росту у 2,2 %. У прогнозі перевалки металів ДП «СК «Ольвія» були використані наступні припущення:

1) очікується, що до 2018 року ринкова частка Порту повернеться до рівня 7 % (показник 2014 р. і 2015 р.);

2) після цього обсяги обороту для Порту збільшуватимуться пропорційно до національних прогнозів.

Таблиця 1. Прогноз обсягів перевалки металів для СК «Ольвія», тис. тонн

	2016	2020	2030	2040
Перевалка металів	716	1,496	1,876	2,260

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Частка ДП «СК «Ольвія» у перевалці зернових у 2016 році становила лише 2 %, але вигідне розташування поблизу основних сільськогосподарських регіонів країни та загальне збільшення експорту зернових дають можливість порту нарощувати перевалку цього виду вантажів.

Основними чинниками в розвитку експорту зернових були розширення виробництва в результаті збільшення посівних площ і стійкого збільшення врожайності на гектар, які в поєднанні зі стабільним зменшенням населення і внутрішнім споживанням, призвели до зростання обсягів надлишків, що пішли на експорт. Загалом, річне виробництво зернових наразі оцінюється в 75 млн. тонн, з яких внутрішнє споживання становить близько 15 млн. тонн, а експорт – щорічний профіцит у розмірі 60 млн. тон. Приблизно 50 % продукції експортувалося у 2016 році через морські порти України.

Дослідження Світового банку показало, що, враховуючи потенціал у сфері підвищення врожайності, загальне виробництво може зрости до 80-90 млн. тонн. протягом наступних двох десятиліть. Припускається, що експорт зернових через морські порти України може зрости до 66 млн. тонн до 2040 року. Це означає позитивні перспективи для ДП «СК «Ольвія» на цьому ринку за умови здійснення правильного інвестування в об'єкти ДП «СК «Ольвія».

В основу прогнозів обороту зернових для ДП СК «Ольвія» лягли наступні припущення (див. табл. 2):

1) зерновий термінал ДП СК «Ольвія» буде уведено у дію до 2020 р., і, в кінцевому рахунку, його потужність становитиме 5 млн. тонн на рік;

2) зерновий термінал буде працювати на 50% своєї потужності у першому році діяльності (2020 р.);

3) обсяги обороту збільшуватимуться пропорційно до національного тренду;

4) якщо зерновий термінал не буде побудовано і розвантажувально-навантажувальні роботи проводитимуться за нинішніми методами, обсяги обороту збільшуватимуться пропорційно до національного тренду.

Таблиця 2. Прогноз обсягів перевалки зернових для ДП «СК «Ольвія», тис. тонн

	2016	2020	2030	2040
Макс. перевалка за умови, побудови зернового терміналу	719	2,063	3,564	5,061
Макс. перевалка без побудови зернового терміналу	719	830	1,109	1,388

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Певною мірою зростання обороту цього товару пов'язане з конфліктом на Сході України й перериванням поставок вантажів з Маріуполя. За оцінками керівництва ДП СК «Ольвія» відповідна частка ринку становить приблизно 25 %. Припускається, що перевалка цього вантажу може зрости до 0,8-1,2 млн. тонн до 2030 року. Прогнози після цієї дати значно залежать від становища на Сході України.

Таблиця 3. Прогноз обсягів перевалки глини для СК «Ольвія», тис. тонн

	2016	2020	2030
Перевалка глини	0,62	0,81	1,01

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Транзитна перевалка вантажів створює додаткове джерело збільшення пропускної потужності порту і розширення можливостей розвитку для деяких портів. Проте загальний обсяг транзиту портів України різко скоротився останніми роками, але у майбутньому він може відновитися. Двома основними причинами такого падіння є наступні результати урядових рішень: 1) зменшити знижки на проведення розвантажувально-навантажувальних робіт для морських портів з метою підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту у цьому питанні; і 2) розпорядження російського уряду про заборону проведення розвантажувально-навантажувальних робіт в українських портах.

Основні вантажі транзитного сектору – це нафтопродукти, вугілля, інші сухі сипучі вантажі, хімікати та добрива, а також чорні метали (продукція зі сталі). Цей ринок може забезпечити додатковий бізнес для Порту, якщо будуть запроваджені правильні механізми.

2. Результати попередньої оцінки можливостей реалізації Проекту та визначення зацікавленості ринку

У рамках попереднього аналізу можливостей реалізації Проекту було проведено опитування ринку та потенційних приватних партнерів, щодо перспектив реалізації Проекту та зацікавленості приватних інвесторів до участі у Проекті.

Основним завданням опитування було:

- 1) визначення категорії потенційних партнерів;
- 2) визначення ролі Міжнародних фінансових організацій у реалізації Проекту;
- 3) визначення зацікавлених приватних компаній, що готові прийняти участь у реалізації Проекту;

4) визначення ключових умов та гарантій, що прийнятні для потенційних партнерів;

5) визначення можливостей та перспектив реалізації Проекту.

Було опитано 10 компаній – 4 міжнародних портових операторів, 1 місцевого портового оператора, 5 вантажовласників (виробники металів та зернових). Також запити було направлено на 13 компаній, що відмовилися надавати коментарі через незацікавленість або з практичних міркувань.

За результатами опитування була отримана наступна інформація:

1) декілька приватних компаній готові співпрацювати з Мінінфраструктури та Міжнародними фінансовими організаціями щодо реалізації Проекту;

2) важливою є координація дій Мінінфраструктури, ДП «АМПУ», ПАТ «Укрзалізниця» (далі – УЗ) та іншими органами влади (митниця, місцева влада) для успішної реалізації Проекту;

3) складним є питання щодо зменшення чисельності персоналу при реалізації Проекту та модернізації та оптимізації операційної діяльності;

4) підтверджено, що найбільш перспективними вантажами для Порту є зернові;

5) стабільність політичної ситуації є дуже важливим фактором для приватних компаній, щоб бути готовими брати на себе ризики реалізації Проекту.

3. Інформація про наявність земельної ділянки, прав, пов'язаних з нею, та план заходів щодо оформлення прав на таку ділянку (у разі потреби)

ДП «СК «Ольвія» на праві постійного користування належить земельна ділянка площею 178, 8008 га (кадастровий номер 4810136600:07:004:0115) для обслуговування порту в межах Корабельного району Миколаївської області. Така земельна ділянка не має сервітутів або інших обтяжень, а також щодо такої ділянки або об'єкту нерухомості, який на ній розміщений, відсутні судові спори, які могли б спричинити додаткові ризики щодо прав землекористування для майбутнього Концесіонера.

Зважаючи на те, що на сьогоднішній день ДП «СК «Ольвія» має широку зону для відкритого та критого зберігання, а також доступність великих земельних площ ДП «СК «Ольвія» для будівництва, для реалізації Проекту відсутня потреба в отриманні інших земельних ділянок.

Закон України «Про державно-приватне партнерство»⁵² передбачає, що у разі якщо для здійснення державно-приватного партнерства необхідне користування земельною ділянкою, державний партнер передає приватному партнеру відповідно до Земельного кодексу України земельну ділянку, на якій розташований об'єкт державно-приватного партнерства, разом з об'єктом державно-приватного партнерства на строк, встановлений договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, чи забезпечує не пізніше дати набрання чинності договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, набуття приватним партнером права на користування земельними ділянками, наданими в установленому порядку для будівництва об'єкта державно-приватного партнерства.

Загальний порядок дій щодо припинення права постійного користування земельною ділянкою ДП «СК «Ольвія» та її передача Концесіонеру передбачатиме:

1) відмову ДП «СК «Ольвія» від права постійного користування на усю або частину земельної ділянки, яка наразі перебуває у його користуванні:

погодження Мінінфраструктури «СК «Ольвія»» питання відмови від земельної ділянки, що перебуває у користуванні ДП «СК «Ольвія»;

звернення ДП «СК «Ольвія» до відповідної державної адміністрації про припинення права постійного користування земельною ділянкою;

рішення відповідної державної адміністрації про припинення права постійного користування земельною ділянкою ДП «СК «Ольвія»;

повідомлення відповідною державною адміністрацією Держземагенства, яке здійснює державну реєстрацію земельної ділянки, та Державної реєстраційної

⁵² Частина перша статті 8 Закону України від 01.07.2010 № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство».

служби, яка здійснює реєстрацію права постійного користування, щодо припинення права постійного користування земельними ділянками ДП «СК «Ольвія».

2) надання земельних ділянок у користування Концесіонеру.

Важливо, що відповідно до Земельного кодексу України⁵³ при передачі в оренду, концесію майнових комплексів або нерухомого майна, розташованого на земельних ділянках державної, комунальної власності, такі земельні ділянки або права на них не підлягають продажу на конкурентних засадах (земельних торгах). Тобто рішення щодо надання у користування земельних ділянок, у випадку відмови ДП «СК «Ольвія» та передачі такої земельної ділянки у користування Концесіонеру, приймається відповідною державною адміністрацією без застосування конкурсних процедур.

Варто зауважити, що рішення про надання земельних ділянок в користування приймається на підставі проектів землеустрою щодо відведення земельних ділянок у разі⁵⁴:

- 1) надання земельної ділянки із зміною її цільового призначення;
- 2) формування нових земельних ділянок.

Надання у користування земельної ділянки, зареєстрованої в Державному земельному кадастрі відповідно до Закону України «Про Державний земельний кадастр», право власності на яку зареєстровано у Державному реєстрі речових прав на нерухоме майно, без зміни її меж та цільового призначення здійснюється без складення документації із землеустрою⁵⁵. Разом з тим, надання у користування земельної ділянки в інших випадках здійснюється на підставі технічної документації із землеустрою щодо встановлення меж земельної ділянки в натурі (на місцевості). Таким чином, у випадку поділу земельної ділянки, отримання Концесіонером права користування частиною земельної ділянки потребуватиме розроблення технічної

⁵³Відповідно до частини другої статті 134 Земельного кодексу України.

⁵⁴Відповідно до абзацу другого частини першої статті 123 Земельного кодексу України.

⁵⁵Відповідно до частини першої статті 123 Земельного кодексу України.

документації із землеустрою на нові ділянки, які утворяться внаслідок поділу земельної ділянки, яка на сьогодні перебуває у користуванні ДП «СК «Ольвія».

Окремої та детальної юридичної експертизи потребують питання відведення земельних ділянок під майбутній розвиток:

- 1) мереж електропостачання;
- 2) розвитку доріг;
- 3) залізничного сполучення.

IV. Результати попереднього аналізу ефективності реалізації Проекту

1. Розрахункова вартість Проекту, включаючи витрати на його розробку та реалізацію, обґрунтування вибору можливих джерел фінансування

До розгляду пропонуються три інвестиційні проекти:

- 1) «Багатоцільовий портовий термінал» (далі - Проект 1);
- 2) «Спеціалізований термінал Північний» (далі - Проект 2);
- 3) «Спеціалізований термінал Південний» (далі - Проект 3).

Проект 1 передбачає передачу в концесію всієї території порту з усіма причалами та основними засобами, окрім вільної території на Півночі порту (див. рис. 5). Площа території, що передається у концесію – 178,8 га. У рамках Проекту 1 буде збудовано зерновий термінал потужністю 2 млн. тонн на рік біля допоміжного причалу.



Рис. 4. Схема розміщення Проекту 1

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Орієнтовна вартість Проекту 1 складає 45,1 млн. дол. США (без ПДВ) і включає:

- 1) зерновий термінал – 15,8 млн. дол. США;
- 2) обладнання для перевалки вантажів – 25,1 млн. дол. США;
- 3) внутрішні залізничні шляхи – 0,3 млн. дол. США;
- 4) внутрішні мережі та комунікації – 3,8 млн. дол. США.

Очікується, що усі витрати будуть покриті приватним партнером. Орієнтовна тривалість будівельних робіт – 3 роки.

Обсяг перевалки за реалізації Проекту 1 включає вантажі, які зараз перевалюються ДП «СК «Ольвія» та додатковий вантажопотік зернових, який буде перероблятися новими основними засобами (див. табл. 4).

Таблиця 4. Прогноз обсягів перевалки за реалізації Проекту 1 «Багатоцільовий портовий термінал», тис. тон

Вантаж	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	2035
Метал	1,261	716	949	1,188	1,323	1,496	1,650	1,650	1,650
Глина	911	622	748	763	777	793	894	1,012	1,131
Зерно	263	719	688	753	796	830	2,000	2,000	2,000
Ліс	0	110	70	70	70	70	70	70	70
Інше	15	46	0	0	0	0	0	0	0
Разом	2,450	2,213	2,455	2,773	2,966	3,189	4,614	4,732	4,851

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Прогноз виручки Концесіонера за реалізації Проекту 1 був побудований на основі прогнозу обсягів перевалки та історичних тарифів на перевалку, що були встановлені ДП «СК «Ольвія» та діяли у 2014-2016 роках (див. рис. 5).

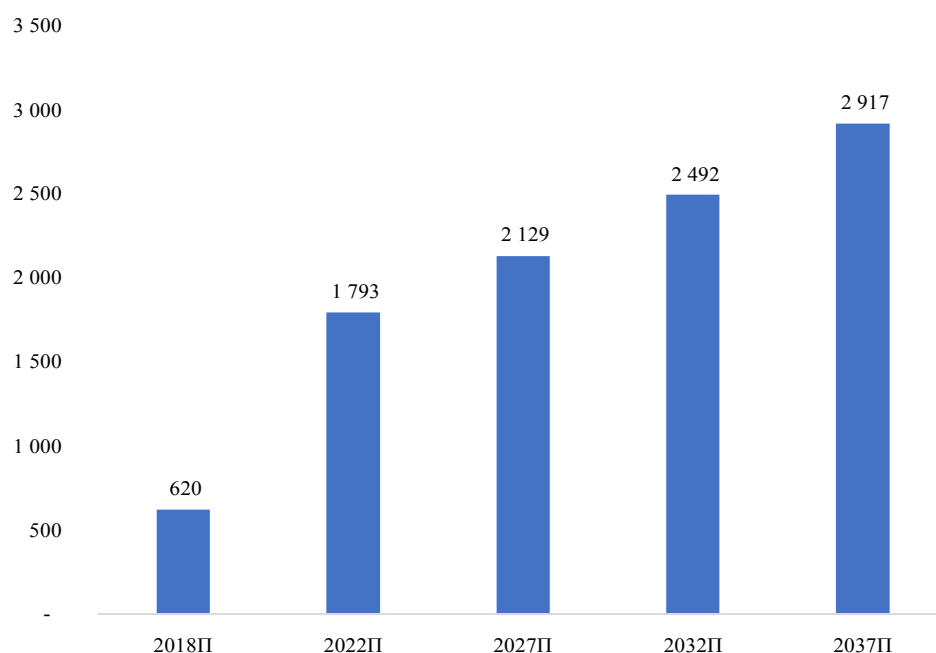


Рис. 5. Прогноз виручки Об'єкту концесії за реалізації Проекту 1, млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Проект 2 передбачає передачу у концесію вільної території порту, площею 25,7 га (див. рис. 6). У рамках Проекту 2 планується будівництво зернового терміналу з потужністю у 4 млн. тонн на рік, олійноекстракційного заводу з потужністю по переробці соняшника у 2 000 тонн на день, терміналів по перевалці рослинної олії з потужністю у 270 тис. тонн на рік та шроту з потужністю 240 тис. тон на рік. Передбачається, що будуть проведені роботи по будівництву трьох нових причалів та днопоглиблювальні роботи.



Рис. 6. Схема розташування Проекту 2 «Спеціалізований термінал Північний»

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Орієнтовна вартість Проекту 2 складає 250 млн. дол. США (без ПДВ), включаючи:

- 1) олійноекстракційний завод та термінал з перевалки олії та шроту – 114,1 млн. дол. США;
- 2) зерновий термінал – 67, 0 млн. дол. США;
- 3) внутрішні мережі та комунікації – 3,8 млн. дол. США;
- 4) три причали – 60,1 млн дол. США;
- 5) днопоглиблення – 5,3 млн. дол. США.

Інвестиції ДП «АМПУ» становлять 38 млн. дол. США та включають витрати на днопоглиблення та 55 % вартості будівництва трьох причалів, решта капітальних інвестицій у 212 млн. дол. США фінансуються приватним партнером. Орієнтовна тривалість будівельних робіт – 5 років.

Реалізація Проекту 2 не впливатиме на вантажопотік державної стивідорної компанії, оскільки передбачає залучення лише вільної території порту, тобто майбутній загальний вантажопотік буде складатися з перевалки державної стивідорної компанії та перевалки нових потужностей (див. табл.5).

Таблиця 5. Прогноз обсягів перевалки за реалізації Проекту 2 «Спеціалізований термінал Північний», тис. тонн

Вантаж	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	2035
ДП «СК «Ольвія»									
Метал	1261	716	949	1,188	1,323	1,496	1,501	1,501	1,501
Глина	911	622	748	763	777	793	796	796	796
Зерно	263	719	688	753	796	830	833	833	833
Ліс	0	110	70	70	70	70	70	70	70
Інше	15	46	0	0	0	0	0	0	0
Разом	2450	2213	2455	2773	2966	3189	3200	3200	3200
Концесіонер									
Зерно	-	-	-	-	-	-	4000	4000	4000
Рослинна олія	-	-	-	-	-	-	270	270	270
Шрот	-	-	-	-	-	-	240	240	240
Разом	-	-	-	-	-	-	4510	4510	4510

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Прогноз виручки Концесіонера за реалізації Проекту 2 побудований на основі прогнозу обсягів перевалки та історичних тарифів ДП «СК «Ольвія» на перевалку зерна та ринкових тарифів на перевалку рослинної олії та шроту. Фінансові результати олійноекстракційного заводу були визначені на основі середньогалузевого показника рентабельності EBITDA (прибуток до вирахування податку на прибуток, процентів за позиками та нарахованої амортизації (далі - EBITDA). Прогноз виручки продемонстрований на рис. 7, в частині виручки від олійноекстракційного включений показник EBITDA.

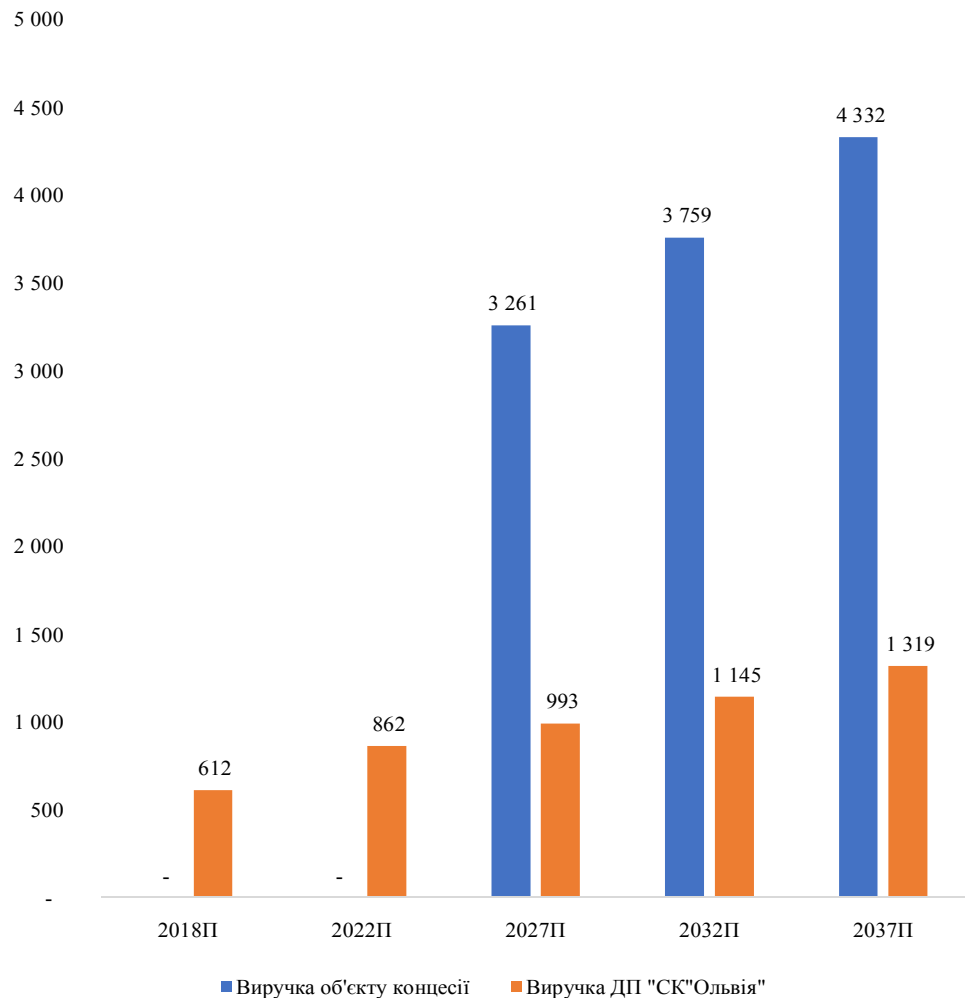


Рис. 7. Прогноз виручки ДП «СК «Ольвія» та Об'єкту концесії за реалізації Проекту 2, млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Проект 3 передбачає передачу в концесію території площею 70 га біля причалів 1 та 2 (див. рис.8). Планується будівництво причалу та зернового терміналу потужністю 3,2 млн. тонн.



Рис. 8. Схема розміщення Проекту 3 «Спеціалізований термінал Південний»

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Орієнтовна вартість Проекту 3 становить 82 млн. дол США (без ПДВ), у тому числі:

- 1) будівлі та споруди - 23 млн дол. США ;
- 2) обладнання – 32 млн. дол. США;
- 3) причал – 17 млн дол. США;
- 4) днопоглиблення – 10 млн дол. США.

Передбачається, що ДП «АМПУ» покриває витрати на будівництво причалу та днопоглиблення, а решту – приватний партнер.

Загальний вантажопотік за реалізації Проекту 3 буде складатися з перевалки державної стивідорної компанії на причалах 3-6 та допоміжному причалі та перевалки Концесіонера на причалах 1, 2 та на новому причалі (див. табл.6).

Таблиця 6. Перевалка за умови реалізації Проекту 3 «Спеціалізований термінал Південний», тис. тонн

Вантаж	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	2035
ДП «СК «Ольвія»									
Метал	1,261	716	949	1,188	1,323	1,496	1,687	1,876	2,069
Глина	911	622	748	763	777	793	894	1,012	1,131
Зерно	263	719	688	753	796	830	0	0	0
Ліс	0	110	70	70	70	70	70	70	70
Інше	15	46	0	0	0	0	0	0	0
Разом	2,450	2,213	2,455	2,773	2,966	3,189	2,651	2,958	3,270
Концесіонер									
Зерно	-	-	-	-	-	-	2,839	3,200	3,200
Разом	-	-	-	-	-	-	2,839	3,200	3,200

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Прогноз виручки Концесіонера за реалізації Проекту 3 був побудований на основі прогнозу обсягів перевалки та історичних тарифів на перевалку, що були встановлені ДП «СК «Ольвія» та діяли у 2014-2016 роках (див. рис. 9).

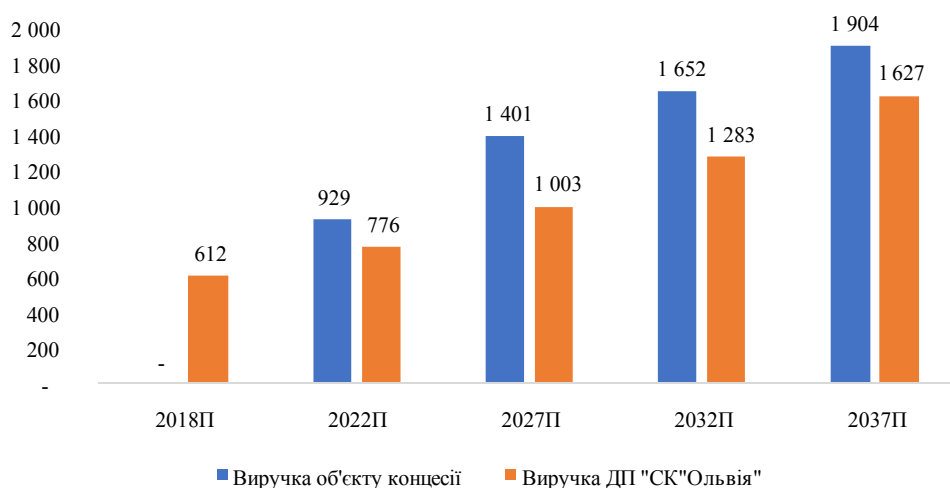


Рис. 9. Прогноз виручки ДП «СК «Ольвія» та Об'єкту концесії за реалізації Проекту 3, млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Проекти 1 та 3 є взаємовиключними, тоді як Проект 2 може здійснюватися паралельно з Проектом 1 або 3. Остаточний вибір Проекту буде здійснений після проведення ТЕО.

Усі витрати на капітальні інвестиції за будь-яким із вище визначених сценаріїв будуть покриті за рахунок власних чи запозичених коштів приватного партнера, що буде визначений за результатами конкурсу, та ДП «АМПУ». Залучення фінансування від держави не передбачається.

Вартість розробки ТЕО та консультаційних послуг з розробки конкурсної документації Проекту складає до 1 млн. дол. США. Витрати на розробку Проекту фінансуються за рахунок міжнародних фінансових організацій (далі – МФО) та ДП «АМПУ». Очікується, що витрати, понесені у зв'язку з розробкою ТЕО та конкурсної документації, будуть компенсовані переможцем концесійного конкурсу.

2. Інформація про оціночну вартість експлуатації (утримання) об'єкта державної або комунальної власності та джерела фінансування його експлуатації (утримання)

Оцінка вартості утримання Об'єкту концесії для всіх трьох Проектів побудована на основі фінансових даних ДП «СК «Ольвія» за 2016 рік (див. рис. 10-12).

Структура витрат включає:

1) витрати на оплату праці визначені як добуток чисельності персоналу на середню заробітну плату ДП «СК «Ольвія» у 2016 році, скорегований на очікуваний темп росту. Фонд оплати праці визначений на рівні витрат 2016 року, скорегованих на очікуваний темп росту заробітних плат, не передбачається скорочення адміністративного персоналу. Відрахування на соціальні заходи складають 22% від

фонду оплати праці, що відповідає ставці єдиного соціального внеску, встановленій законодавством України;

2) витрати на матеріали, паливо, електроенергію, залізничні витрати були визначені на основі історичних показників цих витрат на 1 тонну перевалки, прогнозованих обсягів перевалки, та скореговані на очікуваний індекс цін виробників;

3) інші операційні витрати включають комунальні послуги, оренду обладнання та інші витрати були розраховані на основі обсягів цих витрат у 2016 році та скореговані на очікуваний ріст цін виробників;

4) земельний податок визначений як добуток нормативної оцінки землі та ставки плати за землю, визначеної Податковим кодексом України, у розмірі 3 %;

5) плата за доступ до причалу, оскільки Проектом передбачається, що причали передаватимуться від ДП «АМПУ» на баланс Концесіонера, то Концесіонер не буде сплачувати плати за доступ до причалу;

6) амортизація існуючих та нових основних засобів розрахована на історичних даних про строк корисного використання основних засобів різних класів, прямолінійним методом;

7) концесійний платіж встановлений на рівні 21 % від виручки від перевалки вантажів для Проекту 1, 8 % - для Проектів 2 та 3. Розмір ставки був встановлений так, щоб концесійний платіж міг компенсувати втрати бюджету від дивідендів, які сплачує державне підприємство та, водночас, дати можливість приватному партнеру відшкодувати інвестиції;

8) витрати на технічне обслуговування для існуючих активів були визначені на основі історичних витрат порту. Для новостворених об'єктів, майбутні затрати на технічне обслуговування становлять 0,80 % - 1,05 % первісної вартості;

9) витрати на утримання олійноекстракційного заводу визначені на базі середньої норми чистої рентабельності підприємств, що займаються подібною діяльністю.

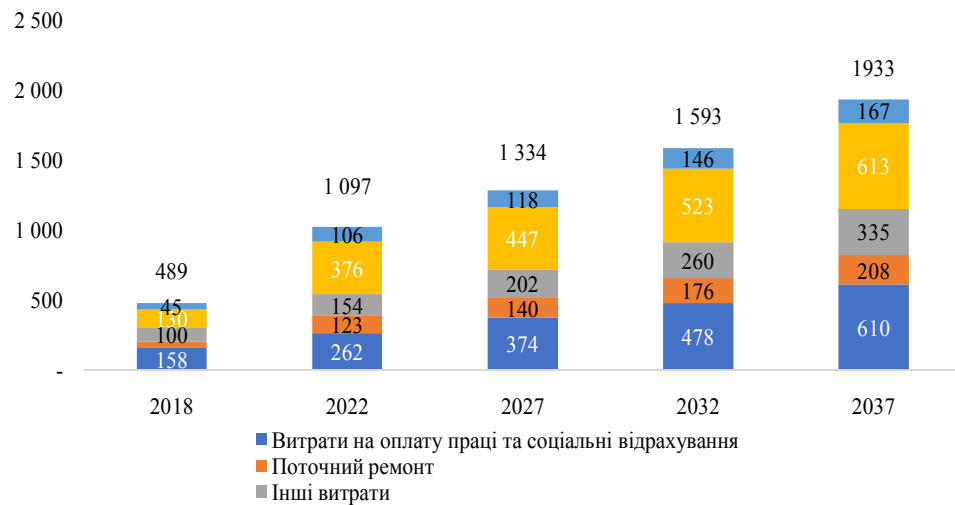


Рис. 10. Витрати на обслуговування Об'єкту концесії передбачені Проектом 1 «Багатоцільовий портовий термінал», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

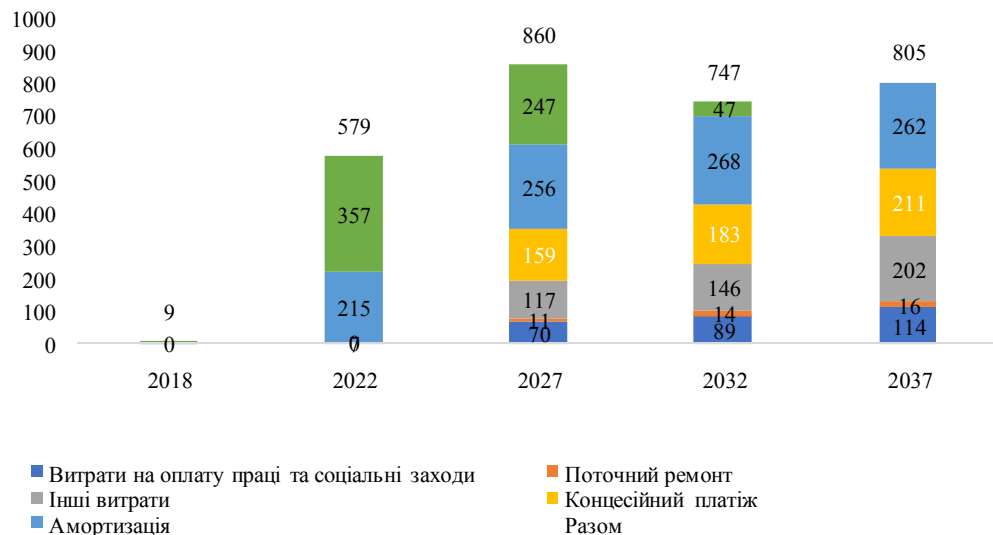


Рис. 11. Витрати на обслуговування Об'єкту концесії передбачені Проектом 2 «Спеціалізований термінал Північний», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Очікується, що у перші 4 роки будуть проводитися будівельні роботи, і тільки з кінця 2022 року Концесіонер приступить до операційної діяльності, що пояснює низький рівень операційних витрат у перші роки концесії.

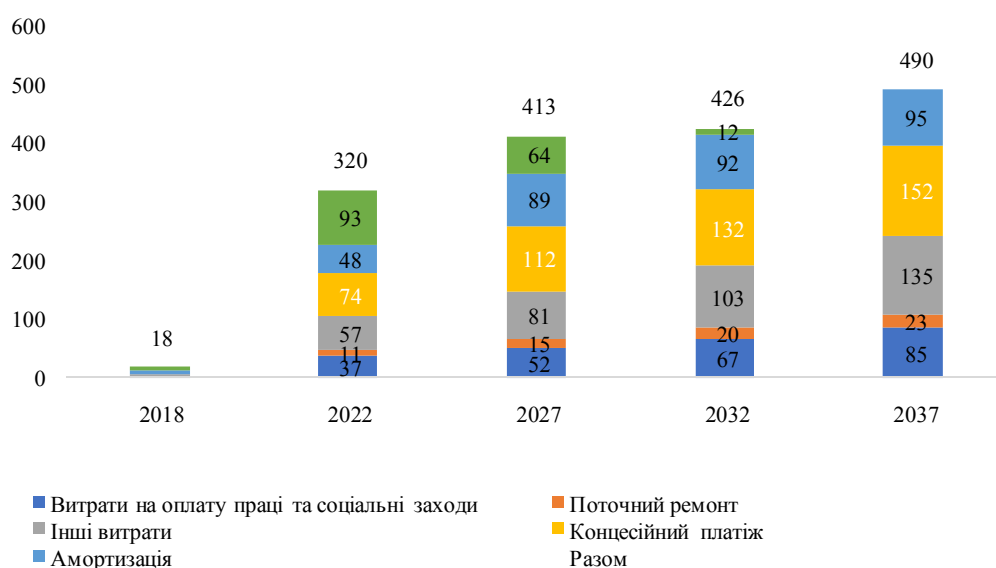


Рис. 12. Витрати на обслуговування Об'єкту концесії передбачені Проектом 3 «Спеціалізований термінал Південний», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Як і Проект 2, Проектом 3 передбачається, що в перші роки Концесіонер не буде здійснювати операційної діяльності у зв'язку з будівельними роботами, тому обсяг витрат на початку концесії низький.

Для оцінки інвестиційної привабливості Проектів було розраховано показник вільних грошових потоків та внутрішньої ставки доходності для кожного з Проектів (див. рис. 13-15). Детальних розрахунків цих показників викладений у дод. 1.

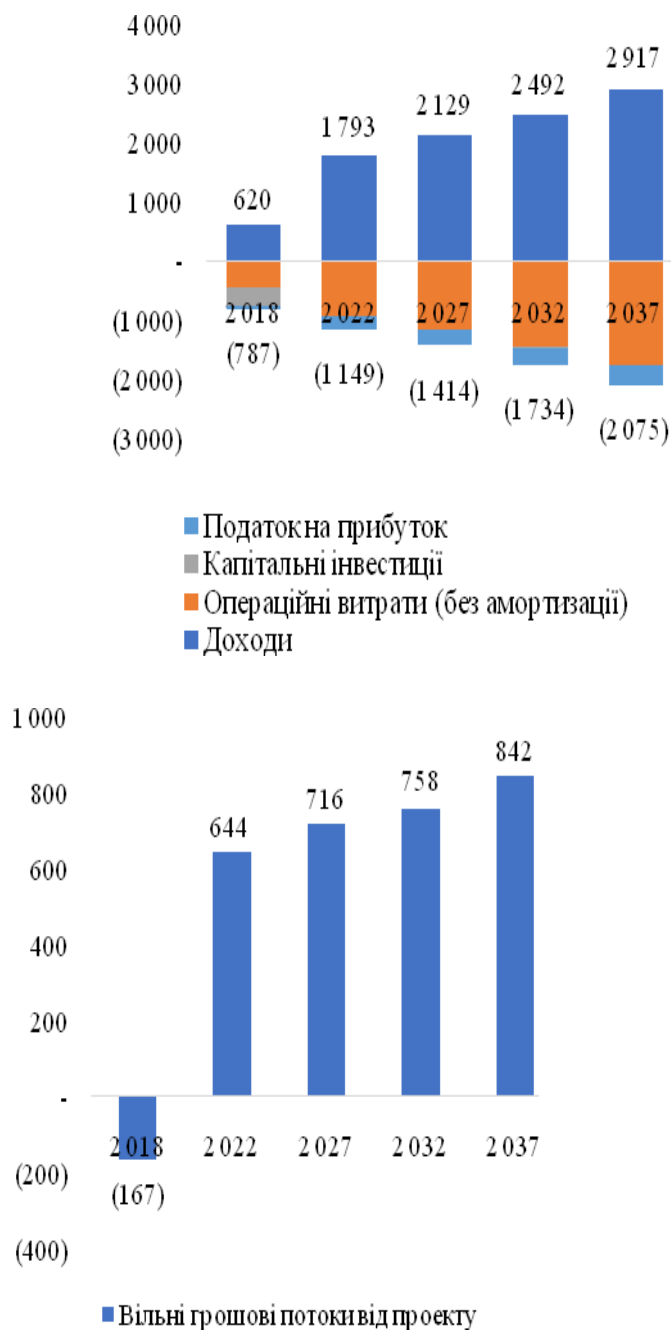


Рис. 13. Структура вільних грошових потоків від Проекту 1 «Багатоцільовий портовий термінал», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

Продовження додатка 1

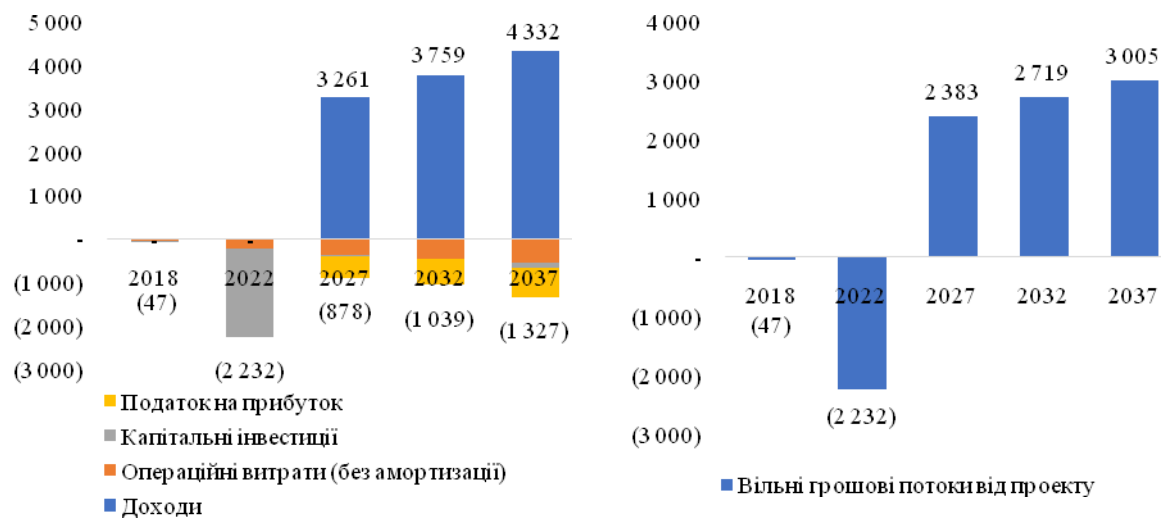


Рис. 14. Структура вільних грошових потоків від Проекту 2 «Спеціалізований термінал Північний», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

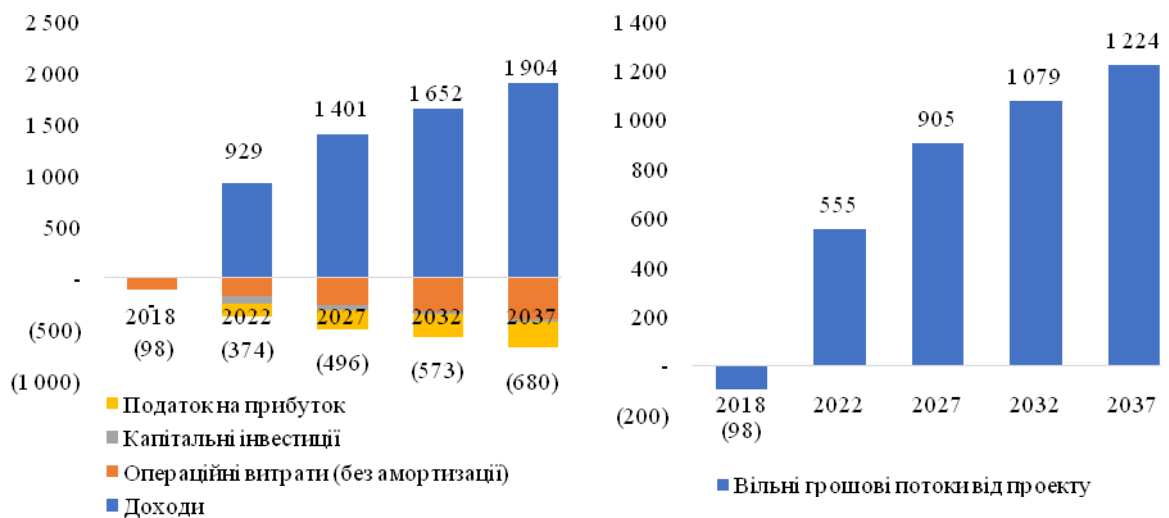


Рис. 15. Структура вільних грошових потоків від Проекту 3 «Спеціалізований термінал Південний», млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

На основі вільних грошових потоків від Проектів був розрахований показник внутрішньої ставки доходності (IRR), значення якого свідчить, що Проекти є інвестиційно привабливими (див. табл.7).

Таблиця. 7. Внутрішня ставка доходності Проектів розвитку ДП «СК «Ольвія», %

	Проект 1	Проект 2	Проект 3
IRR	43,7%	22,8%	29,8%

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

3. Очікуваний вплив (екологічні, соціальні, економічні вигоди і наслідки його реалізації)

Серед можливих наслідків реалізації Проектів розвитку ДП «СК «Ольвія» можна виокремити:

1) підвищення якості послуг, що надає стивідорна компанія перевізникам, вантажовласникам та пасажиром;

2) зменшення операційних витрат портового оператора за рахунок оптимізації операційних процесів, підвищення фондівдачі основних засобів та продуктивності праці шляхом модернізації основних засобів;

3) збільшення сукупних надходжень до бюджетів різного рівня за рахунок сплати Концесіонером плати за оренду землі, концесійного платежу, збільшення надходжень від ПДВ та податку на прибуток;

4) зниження вартості портових послуг для морських перевізників за рахунок зменшення часу на обробку суден, скорочення простоїв суден, що чекають чергу на обслуговування;

5) зменшення розкрадання/пошкодження вантажів за рахунок впровадження ефективної системи безпеки;

б) можливість надання додаткових соціальних благ населенню за рахунок додаткових надходжень до місцевого бюджету у зв'язку з підвищенням плати за оренду землі.

Серед можливих негативних наслідків на навколишнє середовище можна виокремити підвищення забруднення повітря та води у зв'язку з будівельними роботами у порту та інтенсифікацією руху транспорту. Передбачається, що у ході техніко-економічного обґрунтування реалізації Проектів будуть розроблені заходи мінімізації негативного впливу на екологію.

В рамках аналізу бюджетної ефективності були проаналізовані бюджетні надходження у 2018-2027 роках за різних сценаріїв розвитку порту. Обсяг надходжень був продисконтований за ставкою 12,7%⁵⁶, що, як припускається, є вартістю бюджетних коштів (див. рис. 16).

Для аналізу було взято наступні податки/збори:

1) податок на додану вартість у рамках цього аналізу було розраховано лише податкові зобов'язання, які виникають у ДП «СК «Ольвія», Концесіонера, як податкових агентів, при реалізації послуг, та у ДП «АМПУ» при наданні стивідорній компанії доступу до причалу. При реалізації Проекту 1 «Багатоцільовий портовий оператор» усі причали перейдуть у користування до Концесіонера, а отже, Концесіонер не буде сплачувати плату за доступ до причалу, тобто бюджет буде недоотримувати ПДВ від плати за доступ до причалу. За реалізації Проекту 2 «Спеціалізований термінал Північний», існуючі причали не переходять у користування Концесіонеру, тому ПДВ від плати за доступ до причалу не буде відрізнятися від теперішньої моделі управління портом. За реалізації Проекту 3 «Спеціалізований термінал південний» два причали переходять у користування Концесіонера, а отже ПДВ зменшиться на суму нарахувань на плату за доступ до цих двох причалів. Аналіз показав, що сума податкових зобов'язань Концесіонера

⁵⁶Дохідність довгострокових облігацій внутрішньої державної позики, розміщених у грудні 2016 року – 9%, скорегована на очікуваний індекс інфляції гривні (5%) та дол. США (2%).

та/або державного стивідора за реалізації Проектів значно збільшиться за рахунок збільшення перевалки вантажів;

2) податки на заробітну плату. Податок на доходи фізичних осіб, єдиний соціальний внесок, військовий збір. Оскільки проектами передбачено, що персонал від державного підприємства повністю або частково перейде до Концесіонера і загальна чисельність майже не зміниться, то податки на заробітну плату будуть майже однаковими у будь-якому випадку, з або без реалізації Проектів;

3) плата за землю. Нині ДП «СК «Ольвія» сплачує податок на землю у розмірі 1% від нормативної грошової оцінки землі. Якщо земля перейде у користування Концесіонера, то згідно з Податковим кодексом України Концесіонер буде сплачувати плату за землю у розмірі 3%-12% від нормативної грошової оцінки землі. Для аналізу бюджетної ефективності було взято ставку у 3%. Як видно з рисунку 17, надходження від плати за землю за реалізації Проектів збільшується, тому що вся або частина землі переходить у користування Концесіонера;

4) податок на прибуток. За реалізації Проектів збільшується прибуток не тільки Концесіонера, а також і ДП «АМПУ», оскільки ДП «АМПУ» отримує додатковий дохід від портових зборів внаслідок збільшення загальної перевалки вантажів та збільшення кількості судозаходів;

5) концесійний платіж. В рамках аналізу бюджетної ефективності концесійний платіж був встановлений як відсоток від чистої виручки від надання послуг. Для Проекту 1 ставка концесійного платежу становить 21%, для Проекту 2 та 3 – 8%. Розмір ставки був встановлений так, щоб концесійний платіж міг компенсувати втрати бюджету від дивідендів, які сплачує ДП «СК «Ольвія», та, водночас, дати можливість приватному партнеру відшкодувати інвестиції;

6) дивіденди державі. Було розглянуто дивіденди ДП «СК «Ольвія» та ДП «АМПУ». За реалізації Проекту 1 дивіденди буде сплачувати лише ДП «АМПУ», тому що управління усім портом буде здійснювати Концесіонер. За реалізації Проекту 2 дивіденди від ДП «СК «Ольвія» не зміняться, адже Проект 2

передбачає створення нових активів на вільній території і не впливає на теперішню діяльність порту, проте дивіденди від ДП «АМПУ» будуть збільшуватися за рахунок збільшення чистого прибутку. За реалізації Проекту 3 дивіденди від ДП «СК «Ольвія» зменшаться, оскільки частина доходів від державного стивідора перейдуть до Концесіонера разом з двома причалами, а дивіденди від ДП «АПМУ» мають збільшитись за рахунок збільшення загального обсягу перевалки та чистого прибутку ДП «АМПУ».

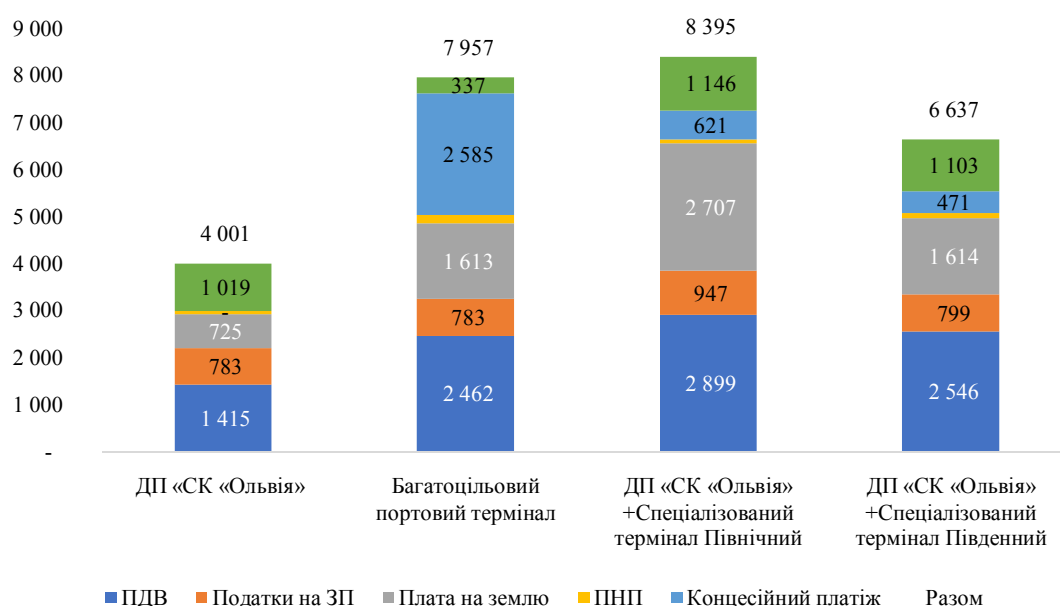


Рис. 17. Надходження до бюджетів різних рівнів у 2018-2037 роках, млн. грн.

(Джерело: Попередній техніко-економічний аналіз спеціалізованого морського порту Ольвія. Оцінка транспортної, правової, комерційної життєздатності та конкурентоспроможності, Atkins, 24 квітня 2017)

4. Вигодоотримувачі

4.1. ДП «АМПУ»

Отримує додаткові надходження за рахунок збільшення надходжень від портових зборів у зв'язку з ростом кількості судозаходів в порт.

4.2. Місцевий бюджет (міська рада, обласна державна адміністрація)

Отримує додаткові надходження від плати за землю. Надходження від плати за землю збільшиться від 3 до 12 разів у залежності від орендної ставки. Окрім того, місцевий бюджет отримує додаткові надходження від сплати податку на доходи фізичних осіб.

4.3. Державний бюджет (Держава)

Отримує додаткові надходження від сплати концесійного платежу, що сплачується Концесіонером за право концесії під час реалізації Проекту.

4.4. Приватний інвестор (Концесіонер)

Отримує можливість на тривалий термін здійснювати управління активами держави. Отримує вигоду від ефективнішого використання існуючих активів та суміжної інфраструктури, що передаються у концесію, будівництва нових потужностей та оптимізацію операційної діяльності.

4.5. Фінансові організації (Банки/МФО)

Отримують можливість кредитування приватного партнера під час реалізації Проекту, та отримання прибутку за рахунок стягнення відсотків за надане фінансування

4.6. Клієнти (Вантажовласники/Перевізники)

Отримують додаткові потужності для перевалки вантажів. Зменшення операційних витрат та збільшення швидкості перевалки за рахунок оновлення перевантажувального обладнання та оптимізації бізнес процесів Порту.

5. Результати попередньої оцінки ризиків реалізації Проекту

Реалізація цього Проекту супроводжується певними ризиками. Основні ризики та їх можливий вплив визначені нижче.

У межах Проекту виникнення ризиків пов'язане із значним горизонтом планування, недостатнім досвідом реалізації проектів державно-приватного партнерства у сфері управління транспортною інфраструктурою в Україні і нестабільною загальноекономічною ситуацією в країні.

Класифікація та опис ризиків

1. Ринкові ризики

1.1. Недостатній попит або падіння попиту на морські перевезення з боку власників вантажу призведе до неповного завантаження потужностей. Основними факторами, які можуть негативно впливати на попит, основними є неврожай зернових культур, негативна зміна співвідношення цін на сировину на зовнішньому та внутрішньому ринках;

1.2. Висока конкуренція з боку приватних українських морських терміналів та інших портів Чорноморського басейну;

1.3. Неконкурентні тарифи на залізничні перевезення, що входять до складу «загального тарифу».

2. Фінансові ризики

2.1. Девальвація валюти може мати деякий вплив на фінансові показники Проекту (вартість обслуговування кредитів, розмір доходів від діяльності). Водночас, девальвація національної валюти може мати і позитивний ефект, оскільки більшість доходів ДП «СК «Ольвія» номінована в доларах США (USD);

2.2. Збільшення вартості капіталу (WACC), що знизить його чисту приведену вартість грошових потоків, а разом з тим інвестиційну привабливість Проекту;

2.3. Зростання операційних витрат, або зростання доходів менше, ніж темпи зростання собівартості перевезень, призведе до зниження загальної маржинальності Проекту.

3. Політичні ризики

3.1. Зміна нормативної бази у сфері регулювання операційної діяльності стивідорних компаній, що не є предметом угоди, укладеної між учасниками Проекту;

3.2. Внесення змін у податкове, митне та валютне законодавство та потенційне зниження рентабельності господарської діяльності Концесіонера;

3.3. Внесення змін до законодавства з питань ліцензування та дозвільної документації та ускладнення або неможливість здійснення концесійної діяльності та/або експлуатації Об'єкта концесії, додаткові витрати Концесіонера;

3.4. Встановлення цін і тарифів у розмірі, що не відповідає економічно обґрунтованим витратам, що може призвести до зниження рентабельності господарської діяльності Концесіонера;

3.5. Зміна пріоритетів торговельної і промислової політики держави може призвести до введення квот на експорт або імпорт певних категорій вантажів, що матиме вплив на обсяг вантажопотоку через Порт;

3.6. Націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна Концесіонера може призвести до повернення Об'єкта під повний державний контроль.

4. Технічні ризики

4.1. Зрив термінів будівництва та реконструкції об'єктів, несвоєчасне, або недостатнє фінансування може призвести до погіршення прогнозованих результатів Проекту.

4.2. Технічна неможливість забезпечення новостворених об'єктів портової інфраструктури суміжною інфраструктурою відповідної потужності (електромережі, припортова залізнична інфраструктура, тощо).

5. Екологічні ризики

5.1. Підвищення забруднення атмосферного повітря, що може відбутися у разі недотримання вимог дозвільної природоохоронної документації з цього питання, а саме, у разі перевищення потужності перевантаження сипучих вантажів, а також в результаті будівництва та вводу в експлуатацію нових потужностей.

6. Соціальні ризики

6.1. Соціальна напруга у зв'язку з порушенням Концесіонером та іншими учасниками своїх обов'язків в соціальній сфері та можливе зниження рівня життя працівників та зростання рівня безробіття в регіоні;

6.2. Соціальна невдоволеність, пов'язана з забрудненням міста в якому розташований Порт;

6.3. Скорочення персоналу внаслідок технічного переоснащення виробництва, зростання рівня безробіття за рахунок низькокваліфікованих працівників.

7. Специфічні ризики

7.1. Несвоєчасна передача активів, пасивів, документації та, як наслідок, зрив строків проектування і будівництва;

7.2. Затягування та ускладнення процедури оформлення оренди земельних ділянок, зрив строків проектування і будівництва через неможливість почати Проект вчасно;

7.3. Затягування процесу видачі органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування ліцензій або дозвільної документації;

7.4. Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов'язань, передбачених угодою (воєнний або надзвичайний стан, стихійні лиха, епідемії, тощо);

7.5. Випадкове знищення майна або його частини, виникнення збитків, упущеної вигоди і витрат на відтворення знищеного або пошкодженого майна;

7.6. Дострокове розірвання договору однією зі сторін;

7.7. Блокування залізничних переїздів в м. Миколаєві у зв'язку зі зростанням інтенсивності руху залізничного та автомобільного транспорту в напрямку Порту;

7.8. Відсутність інвестицій уприпортову залізничну інфраструктуру;

7.9. Відсутність інвестицій в будівництво/реконструкціюприпортових автомобільних доріг;

7.10. Необхідність перегляду умов договору через зміну зовнішніх чинників;

7.11. Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони держави, в наслідок затримки узгодження фінансового плану ДП «АМПУ»,

а також отримання інших необхідних узгоджень і дозволів, пов'язаних з виконанням зустрічних зобов'язань держави, які можуть відбуватися із значними затримками;

7.12. Несвоєчасне або недостатнє фінансування зі сторони Концесіонера, недотримання графіку фінансування з боку банків та Концесіонера, що може призвести до несвоєчасності або неможливості виконання зобов'язань з проектування і/або будівництва.

Матриця ризиків

З метою візуального представлення, розглянуті ризики можна зобразити у вигляді матриці (див. рис.18). Дві категорії - рівень впливу та ймовірність виникнення - за якими проводилася оцінка, позначаються на осях, і, відповідно до отриманої оцінки, ризики вносяться в поле матриці.

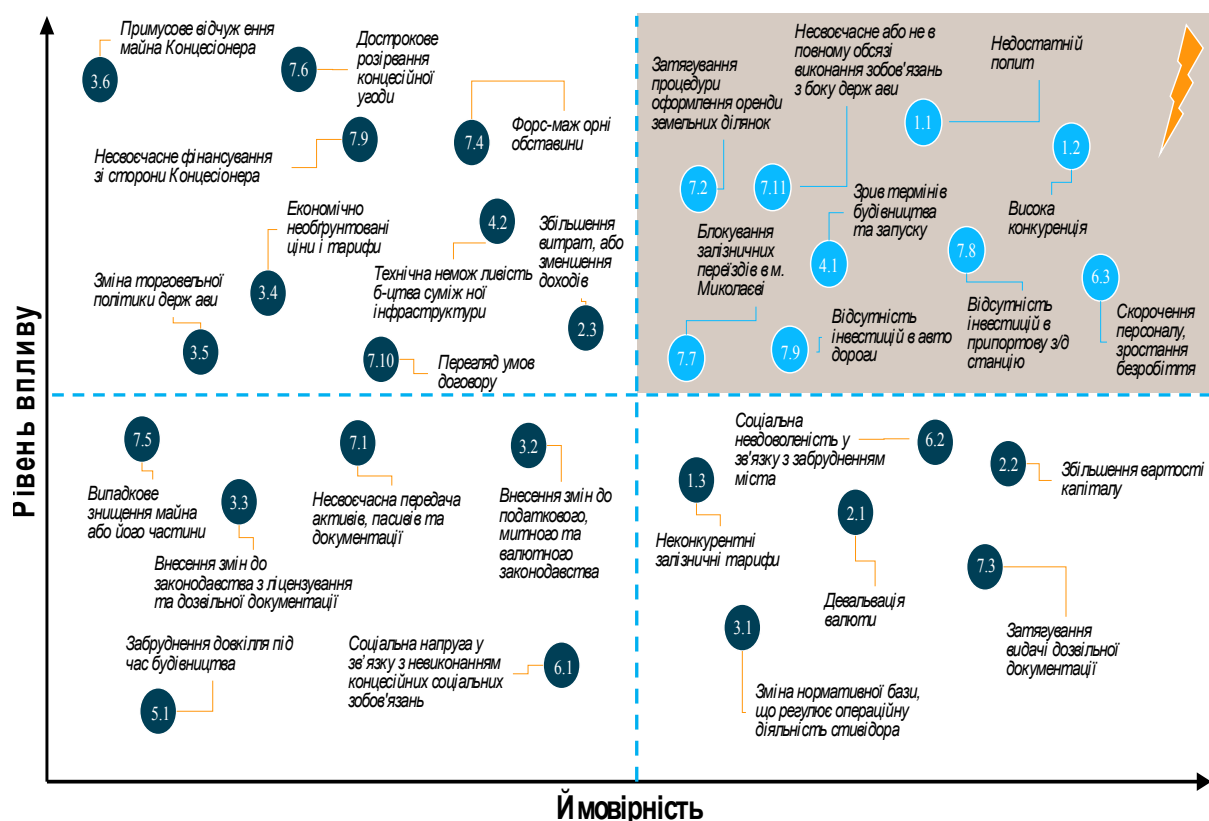


Рис. 18. Матриця ризиків

(Джерело: Проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SP³ILNO»)

Найбільшій увазі потребують ризики, що знаходяться у верхньому правому куті з огляду на те, що дані ризики мають ймовірність виникнення та рівень впливу вище середнього.

Заходи щодо мінімізації ризиків

Найбільш значущі ризики, що мають або високу ймовірність, або значний рівень впливу, потребують заходів для мінімізації кожного з них (див. Таблицю 8).

До таких ризиків відносяться:

- 1) недостатній попит на послуги;
- 2) висока конкуренція;
- 3) зрив термінів будівництва і запуску об'єктів;
- 4) затягування та ускладнення процедури оформлення оренди земельних ділянок, зрив строків проектування і будівництва через неможливість почати Проект вчасно;
- 5) блокування залізничних переїздів в м. Миколаєві у зв'язку зі зростанням інтенсивності руху залізничного та авто транспорту в напрямку ДП «СК «Ольвія»;
- 6) відсутність інвестицій в припортову залізничну інфраструктуру;
- 7) відсутність інвестицій в будівництво/реконструкцію припортових автомобільних доріг;
- 8) несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони держави.

Таблиця 8. Заходи з мінімізації основних ризиків

Ризик	Пропоновані заходи
1.1. Недостатній попит на послуги	1) підвищення конкурентоспроможності порту; 2) забезпечення завантаження потужностей не за рахунок росту долі ринку Порту внаслідок привабливості для клієнтів; 3) залучення до Проекту компанії, яка має досвід в морських перевезеннях для додаткового завантаження

	порту.
1.2. Висока конкуренція	1) розвиток сучасних потужностей на території Порту та зниження за рахунок цього витрат клієнтів; 2) залучення додаткового вантажопотоку шляхом підвищення рівня обслуговування; 3) встановлення довгострокових відносин із ключовими вантажовласниками.
4.1. Зрив термінів будівництва і запуску об'єктів	1) вибір Концесіонера із високим рівнем фінансової надійності; 2) визначення в угоді детального плану-графіку реалізації Проекту; 3) підхід до нарахування платежів на користь держави, що мотивує Концесіонера на якнайшвидшу реалізацію Проекту; 4) надання експертної та організаційної підтримки в реалізації Проекту Концесіонера усіма компетентними органами державної влади, що координуються через єдиний центр.
7.2. Затягування та ускладнення процедури оформлення оренди земельних ділянок, зрив строків проектування і будівництва через неможливість почати Проект вчасно	Проведення переговорів з Миколаївською обласною державною адміністрацією та підготовка плану-заходів, направленою на пришвидшення процедури переоформлення земельних ділянок. У разі необхідності – вжиття заходів, направлених на прийняття розпорядження Кабінету Міністрів України, яким Миколаївській обласній державній адміністрації буде надано доручення вжити всіх заходів для переоформлення земельної ділянки на Концесіонера.

7.7. Блокування залізничних переїздів в м. Миколаєві у зв'язку зі зростанням інтенсивності руху залізничного та авто транспорту в напрямку Порту	Врахування необхідності будівництва мостових переходів в м. Миколаєві під час підготовки умов концесійного конкурсу. Проведення переговорів з усіма портовими операторами Порту, з метою підготовки механізму співфінансування робіт з будівництва мостових переходів за рахунок коштів всіх портових операторів.
7.8. Відсутність інвестицій у припортову залізничну інфраструктуру	Опис порядку вирішення питання розширення вузьких місць на залізниці на рівні концесійної угоди, із залученням усіх зацікавлених сторін і чітким визначенням взаємних зобов'язань державних органів і підприємств з одного боку і Концесіонера з іншого.
7.9. Відсутність інвестицій в будівництво/реконструкцію припортових автомобільних доріг	Опис порядку вирішення питання розширення вузьких місць припортових автошляхів на рівні концесійної угоди, із залученням усіх зацікавлених сторін і чітким визначенням взаємних зобов'язань державних органів і підприємств з одного боку і Концесіонера з іншого.
7.11. Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони держави	Детальний опис зобов'язань та наслідків їх невиконання сторонами концесійної угоди

V. Строк та етапи реалізації проекту, організація та управління виконанням робіт

1. Строки та етапи реалізації Проекту

Етапи та орієнтовані строки реалізації Проекту викладені у табл. 9.

Таблиця 9. Етапи та орієнтовні строки реалізації Проекту

Етап реалізації	Строки реалізації
1. Підготовка техніко-економічного обґрунтування Проекту	Січень 2018 року
2. Аналіз ефективності Проекту	Квітень 2018 року
3. Підготовка та проведення конкурсу	Грудень 2018 року
4. Перехідний етап, передача прав на Об'єкт та фінансове закриття	Червень 2019 року
5. Проектування будівництва та отримання відповідних дозволів	Грудень 2019 року
6. Будівництво	Грудень 2020 року
7. Експлуатація Об'єкту концесії	Грудень 2038 року
8. Повернення Об'єкту концесії концесієдавцю	Червень 2039 року

1) підготовка техніко-економічного обґрунтування Проекту є вимогою законодавства, щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства, зокрема Закону «Про державно-приватне партнерство». Підготовка техніко-економічного обґрунтування передбачає проведення комплексного юридичного, технічного, екологічного та фінансового аналізу реалізації Проекту та визначення основних параметрів Проекту, що буде виноситись на конкурс.

2) аналіз ефективності є процедурою, передбаченою Законом «Про державно-приватне партнерство» та передбачає детальне обґрунтування соціально-економічних та екологічних результатів здійснення державно-приватного партнерства за результатами аналізу економічних та фінансових показників реалізації державно-приватного партнерства; соціальних результатів реалізації державно-приватного партнерства, включаючи підвищення якості послуг та рівня забезпечення попиту на товари (роботи і послуги); екологічних результатів

реалізації державно-приватного партнерства з урахуванням можливого негативного впливу на стан навколишнього природного середовища.

3) конкурс проводиться у випадку позитивного висновку за результатами аналізу ефективності та передбачає наступні процедури:

- прийняття рішення про проведення конкурсу;
- створення конкурсної комісії;
- повідомлення про проведення конкурсу;
- прийняття пропозицій від учасників;
- попередня кваліфікація учасників;
- проведення конкурсу та визначення переможця;
- підписання договору концесії;

4) перехідний етап передбачає передачу прав на управління Об'єктом до переможця конкурсу, переоформлення прав на користування землею.

5) етап проектування передбачає розробку проектної документації на будівництво нових об'єктів інфраструктури, передбачених Проектом.

6) етап будівництва передбачає проведення будівельних робіт згідно затвердженого Проекту.

7) експлуатація Об'єкту концесії означає невід'ємне право Концесіонера розпоряджатися майном, наданим у концесію згідно підписаного договору концесії.

8) перехідний етап при завершенні дії концесійного договору передбачає повернення прав на Об'єкт концесії, включаючи новостворені Концесіонером об'єкти інфраструктури, під управління державного партнера.

2. Попередня оцінка можливостей організації та управління виконання робіт у рамках Проекту

Підготовка Проекту здійснюватиметься Проектним офісом за підтримки ДП «АМПУ» та МФО. Попередня організаційна структура Проекту зображена на

рис.19.



Рис. 19. Організаційна структура Проекту

(Джерело: Проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SP³ILNO»)

Після укладання договору, управління виконанням робіт в рамках Проекту здійснюватиме Мінінфраструктури та ДП «АМПУ».

Таблиця 10. Розподіл основних завдань в рамках Проекту

Учасник	Основні завдання
Концесієдавець (Мінінфраструктури)	1) державне регулювання; 2) регулювання портових зборів (до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту); 3) контроль за реалізацією договору; 4) забезпечення виконання державних зобов'язань передбачених концесійним договором.
АМПУ	1) управління державними стратегічними активами

	2) планування розвитку ДП «СК «Ольвія»; 3) забезпечення безпеки мореплавства, у тому числі розвиток акваторії; 4) надання послуг судновласникам; 5) підтримання паспортних глибин в акваторії; 6) виконання зустрічних зобов'язань за договором 7) контроль за реалізацією договору; 8) надання ряду послуг, у тому числі Концесіонеру в рамках Проекту (наприклад, пожежна безпека); 9) інформаційна підтримка і просування на форумах, виставках, конференціях та ін. маркетингових заходах.
Концесіонер	1) виконання зобов'язань за договором (будівництво та/або реконструкція Об'єкту); 2) здійснення необхідних інвестицій; 3) залучення клієнтів та забезпечення завантаження портових потужностей; 4) надання послуг із завантаження і розвантаження вантажів (стивідорні послуги); 5) надання буксирувальних послуг; 6) надання інших послуг з обробки вантажів; 7) виплата концесійного збору, відповідних платежів та інших податків та зборів до бюджетів та цільових фондів; 8) підтримка обладнання та інших активів під

	управлінням на рівні, що передбачений нормами безпеки та умовами договору.
Фінансові інститути	1) забезпечення необхідного фінансування в достатньому розмірі, відповідно умов договору; 2) контроль за фінансовими результатами діяльності Концесіонера.
Клієнти	1) використання Порту для цілей транспортування вантажів; 2) своєчасна оплата отриманих послуг.
Підрядники/постачальники	1) своєчасне надання якісних послуг/ виконання робіт; 2) своєчасне постачання якісних товарів.

3. Обґрунтування заходів щодо розробки Проекту державно-приватного партнерства

Необхідність більш детального аналізу Об'єкта, що планується передати у концесію, потребує розробки техніко-економічного обґрунтування, в рамках якого буде досліджено наступні питання:

- 1) структура фінансування Проекту;
- 2) ринкові чинники, що впливають на Проект;
- 3) правові аспекти Проекту;
- 4) ліцензійні та інші дозвільні питання ;
- 5) технічний аналіз майна;
- 6) оцінка активів;
- 7) досліджені інфраструктурні обмеження реалізації Проекту;
- 8) капітальні інвестиції, необхідні для реалізації Проекту;
- 9) план-графік реалізації Проекту;
- 10) склад та зміст технічної документації необхідної для реалізації Проекту;

- 11) екологічний аудит;
- 12) фінансові результати та бюджетну ефективність Проекту;
- 13) оцінка соціально-економічних наслідків ДПП;
- 14) аналіз ключових учасників проекту та їх взаємодії;
- 15) аналіз ризиків та їх розподіл між учасниками Проекту;
- 16) умови передачі Об'єкта в концесію;
- 17) контроль за діяльністю Концесіонера.

Розробка техніко-економічного обґрунтування дозволить визначити параметри подальшої реалізації Проекту.

Директор Департаменту управління
об'єктами державної власності

К. Ю. Лупич

«Стивідорна компанія «Ольвія»

Проект 1 «Багатоцільовий портовий термінал»

Грошові потоки концесійонера										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Доходи	620449	704860	803295	1566716	1792737	1863578	1937270	1999498	2063274	2129455
Витрати (без ам-ції)	(424831)	(482133)	(562871)	(805226)	(906285)	(963662)	(1021337)	(1067897)	(1104418)	(1151345)
Кап. інвестиції	(268053)	(705985)	(454630)	-	-	(11958)	-	-	(13022)	-
Інв. у роб. капітал	(36159)	(4930)	(5629)	(47416)	(13696)	(3995)	(3886)	(3865)	(3706)	(3841)
Податок на прибуток	(58353)	(63783)	(70467)	(196282)	(228874)	(233747)	(240255)	(246558)	(252493)	(258697)
ВВП	(166946)	(551971)	(290303)	517792	643882	650216	671792	681178	689635	715571
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Доходи	2197993	2268309	2340373	2414765	2491658	2571182	2653434	2738439	2826352	2917270
Витрати (без ам-ції)	(1200387)	(1251019)	(1307022)	(1362804)	(1420814)	(1481853)	(1542040)	(1601483)	(1671070)	(1743794)
Кап. інвестиції	-	(14182)	-	-	(19304)	-	-	(21020)	-	-
Інв. у роб. капітал	(3615)	(4427)	(4124)	(4287)	(4020)	(4974)	(4719)	(4869)	(4571)	(5648)
Податок на прибуток	(264988)	(271234)	(276945)	(283286)	(289660)	(296757)	(304670)	(311394)	(318238)	(325415)
ВВП	729003	727447	752283	764388	757860	787598	802006	799673	832473	842412
IRR	43,7%									
Концесійні платежі										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Концесійні платежі	128 510	146 010	166 428	325 957	373 036	387 767	403 090	416 031	429 292	443 054
Коефіцієнт дисконтування	0,942	0,836	0,742	0,658	0,584	0,518	0,460	0,408	0,362	0,322
Дискontовані платежі	121061	121061	121061	121061	121061	121061	121061	121061	121061	121061
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Концесійні платежі	457 304	471 925	486 910	502 378	518 366	534 900	552 001	569 674	587 952	606 853
Коефіцієнт дисконтування	0,285	0,253	0,225	0,199	0,177	0,157	0,139	0,124	0,110	0,097
Дискontовані платежі	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061	121 061
NPV концесійних платежів	2 421 215									

Проект 2 «Спеціалізований термінал Північний»

Грошові потоки концесіонера										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Доходи	-	-	-	-	-	2275012	2858162	3080902	3169601	3260968
Витрати (без ам-ції)	(38705)	(47047)	(82607)	(133384)	(215894)	(269313)	(311915)	(328576)	(342234)	(356505)
Кап. інвестиції	(8304)	(422659)	(1683374)	(2666227)	(2016452)	(4427)	(6832)	(63118)	(12052)	(12400)
Інв. у роб. капітал	-	-	-	-	-	(90960)	(19912)	(4661)	(3277)	(3373)
Податок на прибуток	-	-	-	-	-	(336650)	(438609)	(476540)	(490623)	(505255)
ВГПП	(47009)	(469706)	(1765981)	(2799612)	(2232345)	1573662	2080894	2208006	2321414	2383434
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Доходи	3354982	3451876	3551370	3653585	3758735	3866961	3978354	4092894	4210752	4332007
Витрати (без ам-ції)	(371414)	(386999)	(403272)	(420270)	(438032)	(456212)	(475214)	(495069)	(515825)	(537523)
Кап. інвестиції	(77176)	(13126)	(13504)	(90462)	(14292)	(14704)	(103161)	(15563)	(16011)	(112331)
Інв. у роб. капітал	(3125)	(3915)	(3665)	(3762)	(3482)	(4365)	(4094)	(4206)	(3895)	(4874)
Податок на прибуток	(520077)	(535320)	(551122)	(567075)	(583444)	(600546)	(617832)	(635557)	(654009)	(672643)
ВГПП	2383188	2512515	2579807	2572017	2719484	2791133	2778053	2942498	3021011	3004635
IRR	22,8%									
Концесійні платежі										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Концесійні платежі	-	-	-	-	-	119 188	145 445	151 214	155 567	160 052
Коефіцієнт дисконтування	0,942	0,836	0,742	0,658	0,584	0,518	0,460	0,408	0,362	0,322
Дисконтовані платежі	-	-	-	-	-	61795	66919	61741	56368	51464
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Концесійні платежі	164 666	169 422	174 305	179 322	184 483	189 795	195 262	200 884	206 668	212 620
Коефіцієнт дисконтування	0,285	0,253	0,225	0,199	0,177	0,157	0,139	0,124	0,110	0,097
Дисконтовані платежі	46987	42901	39169	35760	32647	29806	27213	24845	22682	20709
NPV концесійних платежів	621 005									

Грошові потоки концесіонера										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Доходи	-	-	-	-	928700	1016667	1107468	1201514	1299310	1401426
Витрати (без ам-ції)	(116655)	(120830)	(125052)	(127822)	(179853)	(195745)	(211749)	(227729)	(243597)	(260277)
Кап. інвестиції	18586	(329461)	(618757)	(458733)	(10386)	(14912)	(35397)	(20653)	(20899)	(40445)
Інв. у роб. капітал	-	-	-	-	(57213)	(5428)	(5420)	(5999)	(6052)	(6318)
Податок на прибуток	-	-	-	-	(126208)	(131949)	(145314)	(159404)	(174167)	(189432)
ВГПП	(98069)	(450292)	(743809)	(586555)	555040	668633	709588	787729	854594	904953
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Доходи	1474690	1517280	1561013	1605942	1652161	1699731	1748695	1799041	1850846	1904144
Витрати (без ам-ції)	(274466)	(285952)	(297935)	(310439)	(322971)	(336051)	(349705)	(363954)	(378830)	(394361)
Кап. інвестиції	(22154)	(22810)	(45958)	(24187)	(24947)	(51158)	(25978)	(25788)	(54342)	(27544)
Інв. у роб. капітал	(4261)	(2836)	(2655)	(2725)	(2530)	(3166)	(2971)	(3053)	(2828)	(3538)
Податок на прибуток	(200064)	(205586)	(211143)	(216815)	(222781)	(228908)	(235263)	(241663)	(248126)	(254738)
ВГПП	973745	1000096	1003323	1051775	1078931	1080448	1134778	1164583	1166720	1223963
IRR	29,8%									
Концесійні платежі										
Період	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Концесійні платежі	-	-	-	-	74 296	81 333	88 597	96 121	103 945	112 114
Коефіцієнт дисконтування	0,942	0,836	0,742	0,658	0,584	0,518	0,460	0,408	0,362	0,322
Дисконтовані платежі	0	0	0	0	43406	42168	40763	39246	37663	36050
Період	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Концесійні платежі	117 975	121 382	124 881	128 475	132 173	135 979	139 896	143 923	148 068	152 331
Коефіцієнт дисконтування	0,285	0,253	0,225	0,199	0,177	0,157	0,139	0,124	0,110	0,097
Дисконтовані платежі	33664	30737	28063	25620	23390	21355	19497	17800	16251	14837
NPV концесійних платежів	470 510									