ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Міністерства інфраструктури України

від 10.07.2019 № 538

**Конкурсна документація**

**з вибору приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»»**

**ЗМІСТ**

|  |  |
| --- | --- |
| Терміни, що використовуються у Конкурсній документації, та їх визначення |  |
| Розділ І. Інструкція для претендентів  Додаток 1.1. Форма Заявки на участь у Конкурсі  Додаток 1.2. Додаткова інформація, що подається разом з Заявкою на участь у Конкурсі  Додаток 1.3. Повідомлення про допущення до участі у Конкурсі  Додаток 1.4. Повідомлення про недопущення до участі у Конкурсі  Додаток 1.5. Досвід організації створення (будівництва, реконструкції) об’єктів аеропортової інфраструктури  Додаток 1.6. Досвід експлуатації вантажних терміналів |  |
| Розділ ІІ. Умови проведення Конкурсу |  |
| Розділ ІІІ. Проект договору, що укладатиметься в рамках державно-приватного партнерства, із зазначенням його істотних умов, та умов, які можуть бути змінені під час проведення конкурсу |  |
| Розділ ІV. Висновок за результатами проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства |  |
| Розділ V. Пропозиція щодо розподілу ризиків відповідно до результатів аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства |  |

**Терміни,**

**що використовуються у Конкурсній документації, та їх визначення**

**ДП «Аеропорт «Бориспіль»»** - Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»» (код згідно з ЄДРПОУ 20572069, місцезнаходження юридичної особи - 08300, Київська обл., Бориспільський район, село Гора);

«**АМКУ**» - Антимонопольний комітет України;

«**Витрати на Підготовку Пропозиції**» - витрати, понесені Ініціатором Пропозиції про Здійснення ДПП у зв'язку з підготовкою Пропозиції про Здійснення ДПП;

**Відомості про оцінювання** –відомості про результати проведення оцінки Конкурсних пропозицій членами Конкурсної комісії;

**Державний партнер** – держава Україна в особі Міністерства інфраструктури України;

**ДПП –** державно-приватне партнерство;

**Договір ДПП** – Договір, укладений в рамках державно-приватного партнерства;

**Книга реєстрації вхідної та вихідної кореспонденції** – оформлений належним чином документ для реєстрації заявок претендентів на участь у конкурсі та конкурсних пропозицій, а також інших документів, що надходять на адресу комісії;

**Законодавство України** - національне законодавство, включаючи Закони України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України та органів місцевого самоврядування, Укази Президента України та інші підзаконні акти (державні будівельні норми України, специфікації та інші положення тощо), прийняті законно створеним органом державної влади або органом місцевого самоврядування України;

**Заявка** –заявка претендента на участь у цьому Конкурсі;

**Звіт про оцінювання -** звіт про результати проведення оцінки конкурсних пропозицій;

**Ініціатор Пропозиції** – ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» (код ЕДРПОУ 42380885; місцезнаходження юридичної особи - 01601, м. Київ, вул. ШОТА РУСТАВЕЛІ, будинок 39/41);

**Конкурс** – конкурс з вибору Приватного Партнера для здійснення ДПП щодо Проекту;

**Конкурсна пропозиція** – конкурсна пропозиція учасника Конкурсу, подана відповідно до вимог цієї Конкурсної документації;

**Конкурсна комісія** – Комісія з питань проведення конкурсу, створена наказом Міністерства інфраструктури України від 21.05.2019 № 373;

**Міністерство**  – Міністерство інфраструктури України;

**Міністр** – Міністр інфраструктури України;

**Об’єкти ДПП** – об’єкти, які мають бути передані Приватному партнеру створені ним для реалізації Проекту на умовах, визначених Договором ДПП, відповідно до Висновку за результатами проведення аналізу ефективності здійснення ДПП, наведеному у розділі ІV цієї Конкурсної документації;

**Пропозиція про здійснення ДПП** – пропозиція про здійснення державно-приватного партнерства для цілей реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», що була подана Державному Партнеру Ініціатором Пропозиції;

**Проект** – Проект «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», зміст та умови реалізації якого визначено у Пропозиції про Здійснення ДПП, рішення про здійснення ДПП щодо якого було затверджене наказом Міністерства інфраструктури від 18.03.2018 № 168 «Про здійснення державно-приватного партнерства»;

**Приватний партнер** – переможець Конкурсу та Сторона Договору ДПП.

**Уповноважена особа** — особа, якій відповідно до встановленого порядку (наказом, розпорядженням керівника тощо) надані (передані) повноваження щодо здійснення певних дій у зв’язку з участю у конкурсній процедурі з визначення переможця ДПП.

**Розділ І. Інструкція для претендентів**

1. **Інформація про процедурні питання**

**1.1. Адреса, за якою комісія приймає Заявки та Конкурсні пропозиції:** 01135,   
м. Київ, просп. Перемоги, 14.

**1.2. Граничний строк подання Заявок** – 31 календарний день з дати публікації оголошення в газеті «Урядовий кур’єр» або «Голос України» до 17:30.

**1.3. Граничний строк подання Конкурсних пропозицій -** 45 календарних днів з дати закінчення подання заявок до 17:30.

**1.4. Умови реєстрації та відхилення Заявок**

1.4.1.Заявка у формі, визначеній у Додатку 1.1 до Розділу І Конкурсної документації, з додатковими документами відповідно до п. 2.3 Розділу І цієї Конкурсної документації та Додатку 1.2 Розділу І Конкурсної документації подається до Конкурсної комісії уповноваженою особою юридичної особи разом з супровідним листом. Особи, від імені яких подані Заявки, вважаються претендентами на участь у Конкурсі.

1.4.2. Заявка подається українською мовою у двох екземплярах (оригінал і копія), кожен з яких підписується уповноваженою посадовою особою претендента і завіряється печаткою претендента (за наявності).

1.4.3. Заявка та додатки до неї повинні бути викладені без підчисток або дописок, закреслених слів чи інших незастережних виправлень.

У випадку необхідності внесення виправлень у текст документів (при неможливості виготовлення нового документу) виправлення здійснюються шляхом перекреслення помилкової частини тексту, написання правильної частини тексту та здійснення напису «Виправленому на «\_\_\_» вірити», який засвідчується підписом уповноваженої особи претендента та печаткою претендента (за наявності). При цьому виправлення мають бути зроблені так, щоб усе помилково написане, а потім закреслене, можна було прочитати.

1.4.4. Заявка та документи, надання яких передбачено п. 2.3 Розділу І цієї Конкурсної документації та Додатком 1.2 Розділу І Конкурсної документації, прошиваються. Кожна сторінка Заявки та супровідних документів пронумеровується, підписується уповноваженою особою претендента та скріплюється печаткою претендента (за наявності). На зворотній стороні останнього аркуша заявки з документами, що подаються разом з Заявкою, має бути зроблений запис, в якому вказується загальна кількість пронумерованих сторінок, який засвідчується підписом, з зазначенням дати підпису та печаткою претендента (у разі її використання).

1.4.5. Відповідальність за помилки друку у Заявці та документах, що подаються разом з Заявкою, одноособово несе претендент.

1.4.6. Претендент може подати лише одну Заявку на участь у Конкурсі як самостійно, так і разом з іншими претендентами.

1.4.7. У випадку, якщо до участі в Конкурсі подається єдина Заявка від декількох юридичних осіб - претендентів, які разом беруть участь у Конкурсі, така Заявка має бути підписана та скріплена печатками (за наявності) всіх відповідних претендентів або одного з претендентів за умови подання документа (документів) для підтвердження повноважень такого претендента на підписання Заявки чи пропозиції від імені інших претендентів.

1.4.8. Про подання Заявки робиться відповідний запис у книзі реєстрації вхідної та вихідної кореспонденції з зазначенням дати подання Заявки, назви претендента, що подав Заявку, ім’я, прізвище та по батькові уповноваженої претендентом особи.

1.4.9. На копії Заявки вказується реєстраційний номер, дату та час реєстрації Заявки, а також ім’я, прізвище та по батькові особи, яка подала Заявку.

1.4.10. Заявки на участь у Конкурсі, отримані після закінчення строку їх подачі, не підлягають реєстрації.

**1.5. Допущення до участі у Конкурсі**

1.5.1. Конкурсна комісія протягом десяти робочих днів після надходження Заявки та поданими разом з нею документами розглядає її на предмет відповідності Заявки кваліфікаційним вимогам.

1.5.2. За результатами попереднього відбору щодо відповідності кваліфікаційним вимогам, до участі у Конкурсі не допускаються претенденти які:

1.5.2.1. визнані банкрутом або стосовно яких порушено справу про банкрутство;

1.5.2.2. перебувають у стадії ліквідації;

1.5.2.3. контролюються один одним, перебувають під спільним контролем або є пов'язаними особами згідно із Законом України «Про захист економічної конкуренції» (у разі подання Заявки окремо кожним таким претендентом);

1.5.2.4. подали заявку, що не відповідає вимогам, визначеним Порядком проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності та об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим, затвердженого постановою КМУ від 11.04.2011 № 384, та конкурсною документацією;

1.5.2.5 не відповідають кваліфікаційним вимогам відповідно до Конкурсної документації (п. 2 Розділу І цієї Конкурсної документації).

1.5.3. За результатами попереднього відбору Конкурсна комісія складає протокол щодо відповідності претендентів кваліфікаційним вимогам і подає в одноденний строк Міністерству на затвердження проект рішення про допущення (недопущення) претендентів до участі в Конкурсі.

1.5.4. Міністерство надсилає претендентові в одноденний строк з дня затвердження рішення про допущення (недопущення) претендента до участі у Конкурсі відповідне письмове повідомлення у формі відповідно до Додатку 1.3 (1.4) Розділу І Конкурсної документації з належним обґрунтуванням. Доказом направлення листа є відповідний документ відділення поштового зв’язку про прийняття такого листа.

1.5.5. Претендент, якого не допущено, може повторно подати Заявку на участь у конкурсі до закінчення граничного строку подачі Заявок, визначеного цією Конкурсною документацією, у разі усунення обставин недопущення.

1.5.6. Учасникам конкурсу на їх запит забезпечується доступ до розширеної інформації про Об'єкт ДПП, а також можливість ознайомитися з ним за його місцезнаходженням для підготовки та подання Конкурсної пропозиції.

1.5.7. У разі якщо після оголошення Конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства на участь у зазначеному Конкурсі подав Заявку лише один претендент, який був допущений до участі в Конкурсі, або лише одного з претендентів, які подавали Заявку, допущено до участі у Конкурсі, Договір ДПП може бути укладений з цим учасником Конкурсу у визначеному цією Конкурсною документацією порядку.

**1.6. Порядок розкриття та оцінки Конкурсних пропозицій**

1.6.1. Конкурсна комісія не раніше ніж через 5 (п’ять) календарних днів з дати закінчення граничного строку подання Конкурсних пропозицій проводить своє засідання та розкриває конверти з Конкурсними пропозиціями. На засіданні Конкурсної комісії можуть бути присутні учасники, що подали Конкурсні пропозиції, а також інші особи, зокрема представники засобів масової інформації.

1.6.2. Під час розкриття конвертів з Конкурсними пропозиціями головуючий на засіданні Конкурсної комісії оголошує зазначене на конверті з Конкурсною пропозицією найменування учасника Конкурсу, розкриває конверт і оголошує анотацію Конкурсної пропозиції.

1.6.2.1 За результатами розкриття конвертів з Конкурсними пропозиціями Конкурсна комісія складає протокол, в якому зазначається:

1.6.2.2. кількість та найменування учасників Конкурсу, які подали Конкурсні пропозиції;

1.6.2.3. основні відомості щодо поданих Конкурсних пропозицій за розділами: комерційний, інженерно-конструкторській, фінансовий, екологічний та соціальний);

1.6.2.4. дату проведення засідання Конкурсної комісії, на якому оцінюватимуться Конкурсні пропозиції.

1.6.3. Оцінка Конкурсних пропозицій здійснюється Конкурсною комісією двома стадіями.

1.6.4. Засідання Конкурсної комісії щодо оцінки Конкурсних пропозицій є закритими. У разі потреби отримання додаткової інформації щодо учасника Конкурсу, його пропозиції тощо Конкурсна комісія має право заслуховувати на своїх засіданнях пояснення учасників.

1.6.5. На засіданні (засіданнях) з оцінки Конкурсних пропозицій Конкурсна комісія розглядає подані учасниками Конкурсні пропозиції, та визначає їх відповідність вимогам Конкурсної документації.

1.6.6. На першій стадії Конкурсна комісія вивчає Конкурсні пропозиції учасників на предмет:

1.6.6.1. відповідності їх оформлення вимогам Конкурсної документації, зокрема, відповідність показників, запропонованих учасником Конкурсу, обмеженням та умовам, що визначені цією Конкурсною документацією;

1.6.6.2. повноти надання у Конкурсній пропозиції документів та інформації, що вимагаються цією Конкурсною документацією, зокрема, наявність у складі Конкурсної пропозиції документів та інформації, що відповідають вимогам пп. 3.1 – 3.6 розділу І цієї Конкурсної документації;

1.6.6.3. наявності у Конкурсній пропозиції неправдивої та неточної інформації та даних.

1.6.7. Конкурсні пропозиції, які не відповідають вимогам, визначеним у п.1.6.6 Конкурсної документації відхиляються.

1.6.8. Для підтвердження неправдивості або неточності інформації, що надана у Конкурсній пропозиції, у разі якщо у Конкурсної комісії виникають сумніви з цього приводу, Конкурсна комісія має право додатково:

1.6.8.1. звернутися за підтвердженням інформації, наданої учасником, до органів державної влади, підприємств, установ, організацій відповідно до їх компетенції;

1.6.8.2. вимагати у відповідного учасника надання підтверджуючих документів та/або роз’яснень у письмовому вигляді щодо його Конкурсної пропозиції.

1.6.9. Інформація про відхилення Конкурсної пропозиції учасника за результатами її попередньої оцінки відповідно до п. 1.6.6 із зазначенням підстав для відхилення повідомляється учаснику протягом 5 (п’яти) календарних днів з дня прийняття відповідного рішення Конкурсною комісією листом з повідомленням про вручення.

1.6.10. На другій стадії Конкурсні пропозиції, які відповідають вимогам Конкурсної документації, оцінюються Конкурсною комісією відповідно до критеріїв оцінки Конкурсних пропозицій, визначених п. 3 Розділу ІІ цієї Конкурсної документації.

1.6.11. Загальний строк проведення Конкурсною комісією оцінки, порівняння Конкурсних пропозицій та визначення переможця Конкурсу не повинен перевищувати 45 (сорок п’ять) календарних днів з дня розкриття Конкурсних пропозицій. В разі, якщо при розгляді пропозицій у Конкурсної комісії виникла необхідність звернутися за підтвердженням інформації, наданої учасником, до органів державної влади, підприємств, установ, організацій, строк розгляду та оцінки Конкурсної пропозиції (пропозицій) може бути продовжено до 20 (двадцяти) календарних днів.

1.6.12. За результатами розгляду даних, наведених у Відомостях про оцінювання та Звіті про оцінювання, Конкурсна комісія пропонує визначити переможцем учасника, Конкурсна пропозиція якого набрала найбільшу кількість балів.

У разі рівного розподілу балів Конкурсна комісія розглядає дані, наведені у відомостях про оцінювання, і визначає переможцем учасника, Конкурсна пропозиція якого набрала найбільшу кількість балів за зваженими коефіцієнтами з найбільшим значенням.

1.6.13. За результатами розгляду даних, наведених у Відомостях про оцінювання та Звіті про оцінювання, Конкурсна комісія має право відхилити всі Конкурсні пропозиції без визначення переможця.

1.6.14. У разі коли протягом строку надання Конкурсних пропозицій не надійшло жодної Конкурсної пропозиції або всі подані Конкурсні пропозиції не відповідають вимогам Конкурсної документації, Конкурс оголошується Конкурсною комісією таким, що не відбувся.

1.6.15. За результатами проведення Конкурсу Конкурсна комісія складає протокол про результати Конкурсу (про визначення переможця Конкурсу або про відхилення всіх Конкурсних пропозицій без визначення переможця чи про оголошення Конкурсу таким, що не відбувся) у трьох примірниках. Протокол схвалюється за результатами голосування більшості голосів членів Конкурсної комісії, присутніх на засіданні, підписується всіма присутніми членами Конкурсної комісії і подається на затвердження Міністру інфраструктури України.

1.6.16. У протоколі про результати Конкурсу зазначаються:

1.6.16.1. відомості про учасників Конкурсу;

1.6.16.2. істотні умови Конкурсу;

1.6.16.3. Конкурсні пропозиції його учасників;

1.6.16.4. кількість балів, що набрали учасники Конкурсу під час проведення оцінки Конкурсних пропозицій;

1.6.16.5. обґрунтування вибору переможця Конкурсу та/або відхилення всіх Конкурсних пропозицій;

1.6.16.6. відомості про переможця Конкурсу або закінчення Конкурсу без визначення переможця, або про оголошення Конкурсу таким, що не відбувся;

1.6.16.7. посилання на веб-сторінку Міністерства, на якій розміщені відомості про проведення Конкурсу.

1.6.17. До першого примірника протоколу додаються Відомості про оцінювання та Звіт про оцінювання.

1.6.18. Міністерство протягом місяця після підписання протоколу про результати Конкурсу затверджує відповідний протокол (про визначення переможця Конкурсу, про відхилення всіх Конкурсних пропозицій без визначення переможця чи про оголошення Конкурсу таким, що не відбувся) або відмовляє у затвердженні результатів Конкурсу з обґрунтуванням причини такої відмови.

1.6.19. Конкурс може бути оголошений таким, що не відбувся, у разі коли:

1.6.19.1. протягом строку прийняття Заявок не надійшло жодної Заявки;

1.6.19.2. за результатами попереднього відбору претендентів з урахуванням кваліфікаційних та інших вимог, визначених цією Конкурсною документацією, до участі в Конкурсі не допущено жодного претендента;

1.6.19.3. протягом строку прийняття Конкурсних пропозицій не надійшло жодної Конкурсної пропозиції;

1.6.19.4. усі подані Конкурсні пропозиції не відповідають умовам Конкурсної документації або оформлені з порушенням умов, визначених у Конкурсній документації.

1.6.20. Протокол засідання Конкурсної комісії щодо визначення переможця Конкурсу оприлюднюється на веб-сайті Міністерства не пізніше ніж через три дні після затвердження такого протоколу Міністерством.

1.6.21. У триденний строк після затвердження результатів Конкурсу, Міністерство надсилає Міністерству економічного розвитку та торгівлі України протокол засідання Конкурсної комісії щодо визначення переможця Конкурсу для розміщення на його веб-сайті.

1.6.22. У десятиденний строк після затвердження результатів Конкурсу Конкурсна комісія оприлюднює інформацію про прийняття та/або відхилення Конкурсних пропозицій учасників Конкурсу з обґрунтуванням причин у газеті «Урядовий кур’єр» або «Голос України», а також розміщує її на офіційному веб-сайті Міністерства.

**1.7. Повідомлення учасників про результати Конкурсу**

1.7.1. Копія затвердженого протоколу засідання Конкурсної комісії щодо визначення переможця Конкурсу надсилається листом з повідомленням про вручення переможцю Конкурсу у одноденний строк після затвердження Міністерством відповідного протоколу. У зазначеному листі, крім іншого, зазначається дата, коли представнику переможця необхідно з’явитися до Міністерства (уповноваженої посадової особи Міністерства) для проведення переговорів щодо укладення Договору ДПП.

1.7.2. У п'ятиденний строк з дня затвердження результатів конкурсу Міністерство направляє відповідне письмове повідомлення всім іншим учасникам.

1.7.3. Кожному учаснику в день звернення до Конкурсної комісії видається копія протоколу засідання Конкурсної комісії щодо визначення переможця Конкурсу.

**1.8. Порядок проведення переговорів з переможцем Конкурсу для укладення Договору ДПП**

1.8.1. Переговори щодо умов Договору ДПП проводяться уповноваженою Міністром посадовою особою (особами) з переможцем конкурсу у дату, визначену у повідомленні про визначення переможця.

1.8.2. Переговори проводяться виключно щодо умов Договору ДПП, які можуть бути змінені відповідно до умов Конкурсної документації.

1.8.3 . У разі, якщо переможець Конкурсу планує створити нову юридичну особу, яка братиме участь у Договорі ДПП, на умовах, передбачених Законом України «Про державно-приватне партнерство», він має про це повідомити Державного партнера протягом строку переговорів.

**1.9. Укладення Договору ДПП з переможцем Конкурсу**

1.9.1. Договір ДПП укладається з переможцем Конкурсу або із створеною ним відповідно до вимог Закону України «Про державно-приватне партнерство» юридичною особою після погодження всіх його умов, які можуть бути змінені в процесі проведення переговорів, з переможцем Конкурсу, та схвалення його остаточної редакції, та за умов наявності у переможця Конкурсу попереднього дозволу АМКУ на концентрацію суб’єктів господарювання (передачу Об'єкта ДПП) або копії юридичного висновку, який підтверджує, що переможець Конкурсу не має отримувати відповідний дозвіл АМКУ на передачу Об'єкта ДПП.

1.9.2. Погодження умов Договору ДПП та його підписання покладається на Міністра або уповноважену ним посадову особу. Державним партнером у Договорі ДПП виступає Міністерство.

1.9.3. Умови Договору ДПП, що укладається з переможцем Конкурсу, не повинні відрізнятися від тих умов, які запропоновані в Конкурсній пропозиції, на підставі якої було визначено переможця Конкурсу.

**1.10. Вирішення спорів пов’язаних з проведенням Конкурсу**

Оскарження результатів проведення Конкурсу проводиться в установленому законодавством порядку.

**2. Кваліфікаційні вимоги до учасників Конкурсу**

2.1. До участі в Конкурсі допускаються претенденти, які самі або одна з компаній - учасників претендента:

2.1.1. можуть забезпечити необхідне для реалізації Проекту обладнання та матеріально-технічну базу, зокрема, матеріальні ресурси та технологічні рішення, що дозволяють здійснити модернізацію (часткову реконструкцію, технічне переобладнання) складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу та здійснити будівництво нового вантажного терміналу;

2.1.2. можуть залучити для реалізації Проекту працівників відповідної кваліфікації, які мають необхідні знання та досвід, зокрема, працівників з досвідом організації будівництва аеропортової інфраструктури, у тому числі вантажних терміналів, та організації й експлуатації карго-термінальної інфраструктури в аеропортах;

2.1.3. мають досвід у сфері реалізації Проекту, зокрема:

2.1.3.1. створення та експлуатації вантажних терміналів у складі аеропортів;

2.1.3.2. організації ефективних логістичних систем та менеджменту у сфері перевезення вантажів авіаційним транспортом;

2.1.4 мають фінансову спроможність реалізувати Проект, зокрема задовільний фінансово-майновий стан, що підтверджується власним капіталом, розмір якого відповідно до фінансової звітності, що пройшла аудиторську перевірку, складеної згідно з Міжнародними стандартами фінансової звітності (IFRS), на останню звітну дату в розмірі щонайменше 6 млн. дол. США або еквівалент цієї суми у гривнях відповідно до офіційного валютного курсу, встановленого Національним банком України станом на кінець останнього фінансового року.

2.2. Не можуть бути допущені до участі в Конкурсі претенденти, які:

2.2.1. не подали повну інформацію про осіб, що здійснюють безпосередній або опосередкований контроль над ними, включаючи кінцевих бенефіціарних власників (контролерів);

2.2.2. є особами, акції (частки) яких у сукупності більш, ніж на 50 відсотків статутного капіталу належать прямо або опосередковано особам у країнах, включених FATF до списку країн, що не співпрацюють у сфері протидії відмиванню доходів, одержаних злочинним шляхом;

2.2.3. є юридичними особами чи пов’язаними з ними особами, зареєстрованими в державі, визнаній Верховною Радою України державою-агресором, або стосовно яких застосовано санкції відповідно до законодавства України або міжнародного права.

2.3. Для підтвердження відповідності претендента кваліфікаційним вимогам претендент у складі Заявки має надати такі документи:

2.3.1. для підтвердження наявності необхідного для реалізації Проекту обладнання та матеріально-технічної бази, зокрема, матеріальних ресурсів та технологічних рішень, що дозволяють здійснити модернізацію (часткову реконструкцію, технічне переобладнання)складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу та здійснити будівництво нового вантажного терміналу - довідку у довільній формі про наявність у претендента або одній з компаній – учасників претендента необхідних для реалізації Проекту матеріальних ресурсів та/або технологічних рішень (програмного забезпечення, систем менеджменту та організації оброблення вантажних перевезень авіаційним транспортом тощо);

2.3.2. для підтвердження можливості залучити для реалізації Проекту працівників, які мають необхідні знання та досвід, зокрема, працівників з досвідом організації будівництва аеропортової інфраструктури, у тому числі вантажних терміналів, та організації та експлуатації карго-термінальної інфраструктури в аеропортах:

довідку у довільній формі про наявність в штаті претендента або у однієї з компаній – учасників претендента (або про працевлаштування відповідно до контрактів) працівників, що мають відповідний досвід;

резюме працівників з зазначеннямпроектів, в яких відповідна особа брала участь, (назва, роки, локація) та інформацію щодо ролі відповідного працівника у їх реалізації (посада, функції);

2.3.3. для підтвердження досвіду у сфері реалізації Проекту:

2.3.3.1. щодо створення та експлуатації вантажних терміналів у складі сучасних аеропортів:

таблицю про наявність у претендента або однієї з компаній – учасників претендента досвіду організації створення (будівництва, реконструкції) об’єктів аеропортової інфраструктури та експлуатації вантажних терміналів протягом останніх 5 (п’яти) років за формами, наведеними у Додатках 1.5 та 1.6 до Розділу І Конкурсної документації;

документи, що підтверджують надану інформацію (лист-підтвердження від замовника робіт/послуг або адміністрації аеропорту, або копія договору на будівництво (реконструкцію) відповідного об’єкту, або акт про введення об’єкту в експлуатації, або інший документ, що свідчить про підтвердження інформації, що надана у таблиці);

2.3.3.2. щодо організації ефективних логістичних систем та менеджменту у сфері перевезення вантажів авіаційним транспортом - довідку про наявність у претендента або однієї з компаній – учасників претендента досвіду співпраці з потужними перевізниками вантажів авіаційним транспортом або про участь претендента або однієї з компаній – учасників претендента у перевезенні вантажів авіаційним транспортом протягом останніх 5 (п’яти) років, та документи, що підтверджують надану інформацію (лист-підтвердження від замовника послуг або адміністрації аеропорту, або копія договору, або інший документ, що свідчить про підтвердження інформації, що надана у довідці);

2.3.4. для підтвердження фінансової спроможності реалізувати Проект та задовільного фінансово-майнового стану претендента або однієї з компаній-учасників претендента – аудиторський висновок щодо фінансової (бухгалтерської) звітності, складений згідно з Міжнародними стандартами фінансової звітності (IFRS), на останню звітну дату.

2.4. Претенденти, які разом беруть участь у конкурсі, подають єдину Заявку на участь у ньому та документ для підтвердження спільної відповідності кваліфікаційним вимогам.

До Заявки таких претендентів додаються щодо кожного претендента документи, передбачені цією Конкурсною документацією, а також оригінал або нотаріально засвідчена копія договору, яким регулюються питання спільної участі таких осіб у конкурсі та здійсненні державно-приватного партнерства. У зазначеному договорі визначаються, зокрема, права та обов'язки кожної сторони у процесі здійснення ДПП, розмір та форма внеску кожної сторони під час його здійснення, підстави та порядок припинення цього договору.

2.5. Заявка та додатки, що складені претендентом, повинні бути підписані претендентом або уповноваженою ним особою та засвідчені печаткою претендента (за наявності).

**3. Вимоги до складу Конкурсної пропозиції, її оформлення, розроблення і подання**

3.1. До складу Конкурсної пропозиції учасники мають надати Конкурсній комісії наступні документи:

3.1.1. пропозиції учасника щодо здійснення ДПП за такими розділами: Комерційний, Інженерно-конструкторський, Фінансовий, Екологічний та Соціальний;

3.1.2. пропозиції щодо умов Договору ДПП (за наявності);

3.1.3. анотація Конкурсної пропозиції обсягом не більш як чотири аркуші;

3.1.3. документ, що підтверджує повноваження особи, що підписала Конкурсну пропозицію (виписка з протоколу учасників або копія такого протоколу, або наказу про призначення завірених в установчому порядку, або довіреності);

3.1.4. документи, що свідчать про реальну домовленість компаній - учасників консорціуму, корпорації, асоціації, або іншого об’єднання щодо виконання Договору ДПП, та містять визначення ролі та відповідальності кожної компанії - члену консорціуму, корпорації, асоціації, або іншого об’єднання щодо виконання наданої на розгляд Конкурсної пропозиції із зазначенням ролі та відповідальності кожної компанії (протоколи намірів, договори, гарантійні листи тощо) - у разі, якщо учасник є консорціумом, корпорацією, асоціацією, або іншим об’єднанням.

3.2. Комерційний розділ Конкурсної пропозиції має містити запропоновані учасником:

3.2.1. Строк введення в експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль», який не може бути більшим, ніж 2,5 роки з моменту укладення Договору ДПП;

3.2.2. Пропозицію щодо зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 1,5 роки після укладення Договору ДПП порівняно з обсягом вантажоперевезень через Аеропорт «Бориспіль» у 2018 році;

3.2.3. Пропозицію щодо зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» та новому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль», створеному в рамках виконання Договору ДПП, через 10 (десять) років після укладення Договору ДПП, яке не може бути меншим ніж 150% порівняно з обсягом вантажоперевезень через Аеропорт «Бориспіль» у 2018 році;

3.2.4. Інформацію про заплановані заходи з організації ефективних логістичних систем та менеджменту у сфері перевезення вантажів авіаційним транспортом, зазначивши про використання енергозберігаючих технологій та інноваційних рішень.

3.3. Інженерно-конструкторський розділ Конкурсної пропозиції має містити запропоновані учасником:

3.3.1. Технічні характеристики нового вантажного терміналу, який планується створити (побудувати) у Аеропорту «Бориспіль»;

3.3.2. План заходів з модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) існуючого вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», у тому числі щодо застосування енергозберігаючих технологій;

3.3.3. Графік робіт з проектування, будівництва та введення в експлуатацію нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль».

3.4. Фінансовий розділ Конкурсної пропозиції має містити запропоновані учасником фінансові умови реалізації Проекту:

3.4.1. Пропозицію щодо мінімального розміру плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь державного партнера у розмірі, що має бути не нижче ніж 25 млн.грн. на рік, та розміру відсотку від прибутку, на який буде збільшуватися розмір цієї плати починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту;

3.4.2. Пропозицію щодо мінімального розміру плати за використання інфраструктури аеропорту на користь ДП «Міжнародний Аеропорт «Бориспіль»» у розмірі, що має бути не нижче ніж 85 млн. грн. на рік включаючи ПДВ, та розміру відсотку від прибутку, на який буде збільшуватися розмір цієї плати починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту;

3.4.3. Пропозицію щодо строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, який не може перевищувати 25 років.

3.5. Екологічний розділ Конкурсної пропозиції має містити пропозицію учасника щодо запровадження на існуючому вантажному терміналі, що буде переданий Приватному партнеру в рамках ДПП, заходів, що знизять негативний вплив від діяльності Аеропорту «Бориспіль» на навколишнє середовище (поводження з пакувальними матеріалами тощо);

3.6. Соціальний розділ Конкурсної пропозиції має містити запропоновані учасником:

3.6.1. Зобов’язання учасника щодо створення нових робочих місць протягом перших 10 (десяти) років реалізації Проекту, кількість яких має бути не меншою, ніж 77 (сімдесят сім);

3.6.2. Зобов’язання учасника щодо збільшення протягом півроку після підписання Договору ДПП рівня заробітних плат працівників вантажного терміналу порівняно з середньорічною за 2018 рік, яке має бути не меншим, ніж 25%;

3.6.3. Пропозицію учасника щодо проведення програм щодо навчання та стажування працівників вантажного терміналу сучасним методам обробки вантажів.

3.7. Учасник може подати тільки одну Конкурсну пропозицію самостійно або разом з іншими учасниками конкурсу.

3.8. Конкурсна пропозиція подається Конкурсній комісії не пізніше Граничного строку подання Конкурсних пропозицій, визначеного цією Конкурсною документацією, у 2-х екземплярах (оригінал та копія) українською мовою за підписом уповноваженої особи учасника у запечатаному і скріпленому печаткою (за наявності) конверті, на якому зазначається найменування учасника.

3.9. До Конкурсної пропозиції можуть надаватися інші документи, відомості, довідки, які подаються українською мовою або з перекладом на українську мову, що підтверджують надану в Конкурсній пропозиції інформацію.

3.10. Кожна сторінка Конкурсної пропозиції пронумеровується, підписується уповноваженою особою учасника та скріплюється печаткою учасника (за наявності). Всі сторінки Конкурсної пропозиції прошиваються. На зворотній стороні останнього аркуша Конкурсної пропозиції має бути зроблений запис, в якому вказується загальна кількість пронумерованих сторінок, який засвідчується підписом уповноваженої особи учасника, з зазначенням дати підпису та печаткою учасника (за наявності печатки).

3.11. Відповідальність за помилки друку у документах Конкурсної пропозиції, поданих учасником, одноособово несе учасник.

3.12. Оригінал та копія Конкурсної пропозиції запечатується у окремі конверти, які у місцях склеювання мають містити відбитки печатки учасника (у разі наявності) та підпис уповноваженої посадової особи учасника з зазначенням дати підпису.

3.13. На конвертах має бути зазначено: «Конкурсна пропозиція. Оригінал» та «Конкурсна пропозиція. Копія». На обох конвертах має бути також зазначено:

3.13.1. повне найменування і адреса Конкурсної комісії;

3.13.2. назва Конкурсу відповідно до Оголошення про проведення Конкурсу;

3.13.3. повне найменування учасника, його адреса, ідентифікаційний код за ЄДРПОУ, телефон, електронна адреса;

3.13.4. запис «Не відкривати до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_» (дата і час, до якої можуть надаватися Конкурсні пропозиції та інші документи, які додаються до Конкурсної пропозиції відповідно до Оголошення про проведення Конкурсу).

3.14. Конкурсні пропозиції та інші документи, які додаються до Конкурсної пропозиції, підготовлені учасниками - нерезидентами України, можуть бути складені іншою мовою, при цьому повинні мати обов’язковий автентичний переклад українською мовою, який зроблено в сертифікованому центрі перекладів та завірено підписом уповноваженої особи та печаткою (за наявності) цього центру. Визначальним є текст, викладений українською мовою.

3.15. Для підтвердження дійсності оригіналів офіційних документів з метою використання їх на території України, документи мають бути легалізовані в консульському відділі України або засвідченні спеціальним штампом «Apostille» (апостиль), проставленим компетентним органом держави, в якій було складено документи (якщо з цією державою не укладена конвенція).

3.16. Валютою конкурсної пропозиції є гривня.

3.17. Учасник самостійно одержує всі необхідні документи, пов’язані з поданням його Конкурсної пропозиції та несе всі витрати на отримання таких документів та підготовку Конкурсної пропозиції.

3.18. Конверти з оригіналом та копією Конкурсної пропозиції учасника подаються особисто або через уповноважену особу до Конкурсної комісії за адресою, вказаною в Оголошенні про проведення конкурсу.

3.19. При отриманні конвертів з оригіналом та копією Конкурсної пропозиції від учасника Секретар Конкурсної комісії проставляє відмітку про дату, час, прізвище, ім’я та по батькові особи, яка її прийняла.

3.20. Конкурсні пропозиції, що надійшли до Конкурсної комісії після закінчення встановленого строку, Конкурсною комісією не розглядаються.

3.21. Учасники мають прав відкликати подані Конкурсні пропозиції та подати замість них нові Конкурсні пропозиції до закінчення Граничного строку подання Конкурсних пропозицій, визначеного у цій Конкурсній документації.

3.22. Відкликання Конкурсної пропозиції здійснюється на підставі заяви учасника до Конкурсної комісії, яка має бути підписана учасником (або уповноваженою посадовою особою учасника) та скріплена печаткою учасника (за наявності).

3.23. Під час подання Конкурсної пропозиції учасники мають право вносити зміни до Конкурсних пропозицій з метою їх удосконалення. Зміни до Конкурсних пропозицій вносяться шляхом відкликання діючої Конкурсної пропозиції та подачі нової Конкурсної пропозиції.

**4. Дозвіл Антимонопольного комітету України**

4.1. Відповідно до ст.22 Закону України «Про захист економічної конкуренції», одержання в управління, оренду, лізинг, концесію чи набуття в інший спосіб права користування активами у вигляді структурного підрозділу суб’єкту господарювання вважаються концентрацією. Транзакції, що вважаються концентраціями, вимагають попереднього отримання дозволу АМКУ, якщо учасники концентрації досягають чи перевищують відповідні фінансові показники, передбачені законодавством України.

4.2. Кожен учасник Конкурсу несе відповідальність за аналіз, дослідження, оцінку, діагностику та інші процедури перевірки, а також за підготовку та подання відповідних документів, що вимагаються для отримання необхідного дозволу АМКУ у зв'язку з участю у Конкурсі та укладенням Договору ДПП.

**5. Порядок надання роз'яснень щодо Конкурсної документації**

Конкурсна комісія має надати роз’яснення щодо Конкурсної документації на запит, що надійшов до Комісії у письмовій формі, не пізніше ніж за 5 (п’ять) робочих днів до закінчення Граничного строку подання Конкурсних пропозицій, визначеного у цій Конкурсній документації, протягом трьох робочих днів з дня його отримання.

*Додаток 1.1*

**ЗАЯВКА НА УЧАСТЬ У КОНКУРСІ**

з вибору приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «**«**Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль**»**

|  |
| --- |
| Повна назва організації *( місцезнаходження, телефон (телефакс) претендента)*:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Організаційно-правова форма \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Документ про державну реєстрацію юридичної особи *(дата, місце та найменування органу реєстрації претендента):* \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Юридична адреса організації*:*  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Поштова адреса:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Телефон \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Факс: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Ел. пошта \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Загальні відомості про посадових осіб претендента:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Дані про особу, що підписала заявку  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

Ця Заявка виражає намір \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ *(назва/ПІБ Заявника)* взяти участь у конкурсі, що проводиться згідно порядку та на умовах, зазначених у Оголошенні про проведення конкурсу, що опубліковано в \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_ від \_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Заявка складена у двох екземплярах, один екземпляр для Заявника, один – для Конкурсної комісії.

Підпис Заявника / представника Заявника

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ /\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

Дата “ ….”…………………..…20\_\_\_\_\_ року М.П.

До заявки додаються: (повний перелік додатків):

-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(*заповнюється Заявником*)

№ заявки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Заявка зареєстрована «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_год. \_\_\_\_\_хв.

Підпис Секретаря Конкурсної комісії,

що зареєстрував заявку ……………………………………. /……………….…………./.

*Додаток 1.2*

Додаткова інформація,

що подається разом із Заявкою на участь у конкурсі

1. Претенденти – резиденти України подають разом з Заявкою:
   1. Довідку про відсутність заборгованості перед бюджетом.
   2. Баланс за формою № 1.
   3. Звіт про фінансові результати за формою № 2.
   4. Звіт про рух коштів за формою № 3.
   5. Розшифровану інформацію про дебіторську та кредиторську заборгованість із зазначенням дати їх виникнення.
2. Юридична особа - нерезидент подає разом із Заявкою документи, що підтверджують факт реєстрації (створення) іноземної юридичної особи у країні її місцезнаходження (витяг із торговельного, банківського або судового реєстру тощо), та аналоги зазначених в п.1 цього Додатку фінансових документів, що засвідчені згідно із законодавством країни, яка їх видала, перекладені українською мовою та легалізовані відповідно до законодавства.
3. Претенденти (резиденти та нерезиденти України) подають засвідчені в установленому порядку:

3.1. копії статуту або інших установчих документів претендента;

3.2. інформацію про осіб, що здійснюють безпосередній або опосередкований контроль над претендентом, включаючи кінцевих бенефіціарних власників (контролерів);

3.3. документ, що підтверджує повноваження особи, яка підписала Заявку.

1. Для документального підтвердження щодо відповідності претендента кваліфікаційним вимогам додатково подаються документи та інформація, зазначені у п. 2.3 Розділу І Конкурсної документації.

*Додаток 1.3*

Повідомлення

про допущення до участі у конкурсі з вибору приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»

Конкурсна комісія, що створена на підставі наказу Міністерства інфраструктури від 21.05.2019 № 373, розглянувши заявку та додані до неї документи, отримані від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, повідомляє, що \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ допущений до участі у конкурсі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Конкурсну документацію можна отримати за адресою: 01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14 у строк до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_201\_\_\_ р.

Документи видаються уповноваженим особам або представникам, при наявності відповідним чином оформленої довіреності.

Голова Конкурсної комісії \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Додаток 1.4*

Повідомлення

про недопущення до участі у конкурсі з вибору приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»

Конкурсна комісія, що створена на підставі наказу Міністерства інфраструктури від 21.05.2019 № 373, розглянувши заявку та додані до неї документи, отримані від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, повідомляє, що \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ не допущений до участі у конкурсі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Заявка відхилена з огляду на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (пункти \_\_\_ цієї Конкурсної документації).

Голова Конкурсної комісії \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Додаток 1.5*

Досвід організації створення (будівництва, реконструкції) об’єктів аеропортової інфраструктури

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Назва претендента (компанії-учасника претендента) | Назва проекту організації створення (будівництва, реконструкції) об’єктів аеропортової інфраструктури | Розташування /місцезнаходження | Вартість проекту (у дол. США) | Дати (роки) | | Підтвердні документи  (надані у складі Заявки) | Контактні особи (Замовники), у яких можна отримати інформацію за проектом |
| Початок реалізації | Завершення реалізації |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

*Додаток 1.6*

Досвід експлуатації вантажних терміналів

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Назва претендента (компанії-учасника претендента) | Назва аеропорту | Розташування /місцезнаходження | Середній річний обсяг оброблення вантажоперевезень (у дол. США) | Дати експлуатації (роки) | | Підтвердні документи  (надані у складі Заявки) | Контактні особи (Замовники), у яких можна отримати інформацію/довідку |
| Початок реалізації | Завершення реалізації |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

**Розділ ІІ. Умови проведення конкурсу**

**1. Інформація про склад об'єкта ДПП та його опис із зазначенням основних техніко-економічних показників**

1.1. До складу об’єкту ДПП входить існуючий вантажний термінал державної форми власності, що знаходиться на балансі державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», а також новий вантажний термінал на території Аеропорту «Бориспіль», що буде створеним (побудованим) в рамках виконання Договору ДПП.

Перелік майна, що підлягає передачі у складі Об’єкта ДПП, затверджується Міністерством інфраструктури.

Основні техніко-економічні показники існуючого вантажного терміналу, що знаходиться на балансі Аеропорту «Бориспіль», надано у Додатку 1 до проекту Договору ДПП. Технічні характеристики нового вантажного терміналу, що буде створеним у Аеропорту «Бориспіль» в рамках Договору ДПП, буде надано у Додатку 2 до проекту Договору ДПП відповідно до пропозиції переможця цього Конкурсу.

1.2. Майно, передане у складі об’єкта ДПП, залишається у державній власності. Передача майна не зумовлює перехід права власності на об’єкт ДПП до Приватного партнера та не припиняє права державної власності на об’єкт ДПП. Право власності на новозбудований вантажний термінал у Аеропорту «Бориспіль» після введення його в експлуатацію належить державі.

1.3. Майно, крім рухомого, майнові права, результати робіт/послуг, інформація, створені Приватним партнером на виконання умов Договору ДПП, є об’єктами права державної власності, що переходять у власність держави після закінчення строку дії Договору ДПП безоплатно.

1.4. Рухоме майно, яке Приватний партнер придбав на виконання умов договору ДПП, належить Приватному партнеру на праві власності і переходить у власність держави після закінчення строку дії Договору ДПП за попередньою згодою сторін при умові компенсації його залишкової вартості.

1.5. Майно, передане у складі об’єкта ДПП, закріплюється на балансі Приватного партнера та не може бути внесено до його статутного капіталу, а також статутного капіталу інших юридичних осіб, засновником або співзасновником яких буде Приватний партнер.

1.6. Нерухоме майно, земля, транспортні засоби, передані у складі майна, що є об’єктом ДПП, не можуть передаватись у заставу або будь-яким іншим чином бути гарантією виконання Приватним партнером його господарських або інших фінансових або нефінансових зобов’язань, що виникли до укладення договору ДПП, в процесі реалізації договору ДПП або викинуть у майбутньому після припинення дії такого договору.

**2. Інформація про види діяльності, які провадитимуться в рамках державно-приватного партнерства**

Приватний партнер в рамках реалізації Проекту має здійснювати діяльність з:

модернізації (часткової реконструкції, технологічного переобладнання) складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль;

будівництва нового сучасного вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль»;

забезпечення обслуговування пошти і вантажів (оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом за умови дотримання вимог авіаційної безпеки, безпеки польотів, забезпечення перевезення небезпечних та спеціальних вантажів) з використанням існуючого та створеного в рамках ДПП терміналів у Аеропорту «Бориспіль».

Приватний партнер має отримати у встановленому законодавством порядку всі передбачені законодавством дозволи та сертифікати на провадження відповідних видів діяльності в рамках реалізації Проекту.

**3. Критерії і порядок проведення оцінки Конкурсних пропозицій та визначення переможця Конкурсу**

3.1. Конкурсні пропозиції учасників, які не були відхилені за результатами першої стадії їх розгляду (п. 1.6.6 Розділу І цієї Конкурсної документації), оцінюються відповідно до критеріїв оцінки Конкурсних пропозицій, визначених пп. 3.2 – 3.3 Розділу ІІ цієї Конкурсної документації.

3.2. Пропозиції кожного учасника оцінюються відповідно зважених коефіцієнтів за кожним критерієм (від 0 до 1; 0 - мінімально значимий критерій, 1 - максимально значимий критерій) відповідно до таблиці нижче. Сума зважених коефіцієнтів за критеріями одного виду дорівнює 1.

Відомості про оцінювання Конкурсних пропозицій членами Конкурсної комісії

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Характеристика критерію** | **Зважений коефіцієнт (від 0 до 1)** | **Оцінка характеристики членом Комісії (від 0 до 10)** | **Загальна кількість балів за критерієм** |
| ***1) Критерії технічного та інженерно-конструкторського характеру*** | | | |
| Строк введення в експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» (з моменту укладення Договору ДПП), *років* | 0,2 |  |  |
| Зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 1,5 року після укладення Договору ДПП порівняно з обсягом вантажоперевезень у Аеропорту «Бориспіль» у 2018 році, % | 0,4 |  |  |
| Зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 10 (десять) років після укладення Договору ДПП порівняно з обсягом вантажоперевезень у Аеропорту «Бориспіль» у 2018 році, % | 0,3 |  |  |
| Застосування енергозберігаючих технологій та інноваційних рішень | 0,1 |  |  |
| ***2) Критерії фінансового та комерційного характеру*** | | | |
| Мінімальний розмір щорічної плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь державного партнера, *млн.грн.* | 0,3 |  |  |
| Зобов’язання щодо збільшення плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту, *відсоток від прибутку* | 0,1 |  |  |
| Мінімальний розмір щорічної плати за використання інфраструктури аеропорту на користь ДП «Міжнародний Аеропорт «Бориспіль»», у т.ч. ПДВ , *млн.грн* | 0,3 |  |  |
| Зобов’язання щодо збільшення плати за використання інфраструктури аеропорту починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту, *відсоток від прибутку* | 0,1 |  |  |
| Запропонований строк дії Договору ДПП, *роки* | 0,2 |  |  |
| ***3) Критерії екологічного та соціального характеру*** | | | |
| Зобов’язання щодо запровадження на існуючому вантажному терміналі заходів, що знизять негативний вплив від діяльності Аеропорту «Бориспіль» на навколишнє середовище | 0,1 |  |  |
| Створення нових робочих місць протягом перших 10 років реалізації Проекту, *осіб* | 0,4 |  |  |
| Збільшення рівня заробітних плат працівників вантажного терміналу протягом півроку після підписання Договору ДПП, *%* | 0,4 |  |  |
| Зобов’язання щодо проведення програм щодо навчання та стажування працівників працівників вантажного терміналу сучасним методам обробки вантажів | 0,1 |  |  |

3.3. Під час проведення оцінки Конкурсних пропозицій члени Конкурсної комісії оцінюють кожну Конкурсну пропозицію окремо шляхом присвоєння кожному визначеному критерію балів від 0 до 10 (стовпчик 3 таблиці вище), перемноження присвоєного балу і відповідного зваженого коефіцієнта за кожним критерієм окремо (стовпчик 4 таблиці вище) та сумування отриманих показників на таких принципах.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Характеристика критерію** | **Оцінка характеристики (від 0 до 10)** | **Коментар щодо обчислення (визначення оцінки)** |
| ***1) Критерії технічного та інженерно-конструкторського характеру*** | | |
| Строк введення в експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» з моменту укладення Договору ДПП), *років* | Аі | Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний строк, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить максимальний строк, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими термінами (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Аі = (Tmax - Ті) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 1,5 роки після укладення Договору ДПП порівняно з обсягом вантажоперевезень у Аеропорту «Бориспіль» у 2018 році, *%* | Бі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний показник, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний показник, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Бі = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 10 (десять) років після укладення Договору ДПП порівняно з обсягом вантажоперевезень у Аеропорту «Бориспіль» у 2018 році*, %* | Ві | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний показник, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний показник, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Ві = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Застосування енергозберігаючих технологій та інноваційних рішень | Гі | Зазначений показник оцінюється на якісному рівні відповідно до експертного бачення членів Конкурсної комісії – більший бал відповідає більш привабливій пропозиції, запропонованій учасником |
| ***2) Критерії фінансового та комерційного характеру*** | | |
| Мінімальний розмір щорічної плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь державного партнера, *млн.грн.* | Ді | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний розмір, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний розмір, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Ді = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Зобов’язання щодо збільшення плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту, *відсоток від прибутку* | Еі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний відсоток, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний відсоток, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Еі = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Мінімальний розмір щорічної плати за використання інфраструктури аеропорту на користь ДП «Міжнародний Аеропорт «Бориспіль»», у т.ч. ПДВ *млн.грн* | Жі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний розмір, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний розмір, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Жі = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Зобов’язання щодо збільшення плати за використання інфраструктури аеропорту починаючи з шостого року з початку реалізації Проекту, *відсоток від прибутку* | Зі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний відсоток, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний відсоток, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Зі = (Ті - Т min) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| Запропонований строк дії Договору ДПП, *роки* | Иі | Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний строк, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить максимальний строк, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими термінами (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Иі = (Tmax - Ті) \* 10/(Tmax – Tmin) |
| ***3) Критерії екологічного та соціального характеру*** | | |
| Зобов’язання щодо запровадження на існуючому вантажному терміналі заходів, що знизять негативний вплив від діяльності Аеропорту «Бориспіль» на навколишнє середовище | Кі | Зазначений показник оцінюється на якісному рівні відповідно до експертного бачення членів Конкурсної комісії – більший бал відповідає більш привабливій пропозиції, запропонованій учасником |
| Створення нових робочих місць протягом перших 10 років реалізації Проекту, осіб | Лі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальну кількість, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальну кількість, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Лі = (Ті - Т min)\* 10/(Tmax – Tmin) |
| Збільшення рівня заробітних плат працівників вантажного терміналу протягом півроку протягом півроку після підписання Договору ДПП, % | Мі | Конкурсна пропозиція, що містить максимальний рівень, отримує 10 балів. Конкурсна пропозиція, що містить мінімальний рівень, отримує 0 балів. Конкурсні пропозиції з іншими показниками (крім мінімального та максимального) оцінюються за формулою:  Мі = (Ті - Т min)\* 10/(Tmax – Tmin) |
| Зобов’язання щодо проведення програм щодо навчання та стажування працівників працівників вантажного терміналу сучасним методам обробки вантажів | Ні | Зазначений показник оцінюється на якісному рівні відповідно до експертного бачення членів Конкурсної комісії – більший бал відповідає більш привабливій пропозиції, запропонованій учасником |

3.4. За результатами проведення оцінки Конкурсних пропозицій члени Конкурсної комісії, які беруть участь у її засіданні, заповнюють і підписують Відомості про оцінювання та подають їх Секретарю Конкурсної комісії.

3.5. Після проведення перевірки правильності розрахунків, наведених у Відомостях про оцінювання, та виправлення разом з відповідними членами Конкурсної комісії помилок Секретар Конкурсної комісії за кожною Конкурсною пропозицією підсумовує бали, нараховані членами Конкурсної комісії, складає та підписує Звіт про оцінювання, який разом з Відомостями про оцінювання подає Конкурсній комісії для розгляду та визначення переможця Конкурсу.

3.6. За результатами розгляду даних, наведених у Відомостях про оцінювання та Звіті про оцінювання, Головуючий на засідання Конкурсної комісії пропонує визначити переможцем учасника, Конкурсна пропозиція якого набрала найбільшу кількість балів.

3.7. У разі рівного розподілу балів Конкурсна комісія розглядає дані, наведені у Відомостях про оцінювання, і пропонує визначити переможцем учасника, Конкурсна пропозиція якого набрала найбільшу кількість балів за зваженими коефіцієнтами з найбільшим значенням.

3.8. Оцінка Конкурсних пропозицій здійснюється кожним членом Комісії у письмовому вигляді.

**4. Відомості щодо наявності обмежень та/або обтяжень щодо об'єкта державно-приватного партнерства**

Обмеження та/або обтяження щодо об'єктів державно-приватного партнерства відсутні.

**5. Порядок та умови отримання переможцем Конкурсу права на користування земельною ділянкою для здійснення державно-приватного партнерства.**

5.1. Для реалізації Проекту Приватному партнеру буде передана земельна ділянка для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», на строк, встановлений договором, укладеним в рамках ДПП. Приватний партнер не зобов'язаний фінансувати та/або відшкодовувати Державному партнеру витрати, пов'язані з державною реєстрацією прав на земельну ділянку, припиненням прав третіх осіб на земельну ділянку.

5.2. Умовами отримання переможцем конкурсу права на користування земельною ділянкою для здійснення ДПП може бути передбачено встановлення суперфіцію.

5.3. На вимогу Приватного партнера Державним партнером буде забезпечено встановлення права сервітуту на земельну(ні) ділянку(ки), що необхідні для користуватися під’їзними дорогами до земельної ділянки, яка буде надана у користування для будівництва нового вантажного терміналу.

5.4. У разі, якщо Приватному партнеру у строки, передбачені Договором ДПП, не буде забезпечено доступ до земельної ділянки для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль» або умови доступу до цієї земельної ділянки, термін виконання його зобов’язань щодо строку будівництва нового вантажного терміналу буде відповідним чином перенесено (скориговано).

**6. Інформація про обсяг і форму фінансової участі Приватного Партнера у здійсненні ДПП**

6.1. Приватний партнер в рамках виконання Договору ДПП зобов’язаний:

6.1.1. Провести модернізацію (часткову реконструкцію, технічне переобладнання) складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також трансформувати існуючі бізнес-процеси з оброблення вантажів, й підвищити якість надання відповідних послуг;

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

6.1.3. Забезпечити надання послуг з обслуговування пошти і вантажів (оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом за умови дотримання вимог авіаційної безпеки, безпеки польотів, забезпечення перевезення небезпечних та спеціальних вантажів) з використанням існуючого та створеного в рамках ДПП терміналів у Аеропорту «Бориспіль» у обсягах та відповідно до вимог, передбачених Договором ДПП.

6.2. Під час здійснення діяльності в рамках Договору ДПП Приватний партнер зобов’язаний виконувати вимоги з питань забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення, охорони навколишнього природного середовища та охорони праці відповідно до законодавства України.

6.3. Розрахункова вартість Проекту оцінюється у сумі 21000,0 тис. дол. США, що дорівнює 617400,0 тис.грн. за обмінним курсом 29,4 грн./дол. США, у тому числі у проектні роботи - у сумі 17640,0 тис. грн.; на модернізацію існуючого вантажного терміналу - у сумі 88788 тис. грн..; на будівництво нового вантажного терміналу - у сумі 510972,0 тис. грн.

6.4. Приватний партнер відповідно до Договору ДПП отримуватиме відшкодування своїх інвестицій за рахунок оплати послуг з обслуговування пошти і вантажів (оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом за умови дотримання вимог авіаційної безпеки, безпеки польотів, забезпечення перевезення небезпечних та спеціальних вантажів) з використанням існуючого та створеного в рамках ДПП терміналів у Аеропорту «Бориспіль».

**7. Порядок визначення ціни на послуги з оброблення вантажів, що надаватимуться Приватним партнером в рамках виконання Договору ДПП**

7.1. Ціни на послуги, що надаватимуться Приватним партнером у процесі провадження своєї діяльності, встановлюються відповідно до вимог законодавства.

7.2. При встановленні цін на послуги Приватний партнер має застосовувати підхід, що виключає дискримінацію та обмеження прав окремих споживачів вантажних терміналів Аеропорту «Бориспіль».

7.3. Приватним партнером мають бути переукладені всі існуючі станом на підписання Договору ДПП договори з Аеропортом «Бориспіль» на надання послуг з обслуговування пошти і вантажів (оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом).

**8. Умови, розмір і порядок внесення платежів на користь Державного партнера та Аеропорту «Бориспіль»**

8.1. Приватний партнер повинен сплачувати на користь Аеропорту «Бориспіль»» щорічний платіж за використання інфраструктури аеропорту на рівні не нижче 85 млн.грн.. у т.ч. ПДВ. По завершенню п’ятирічного періоду розмір цієї плати збільшуватиметься відповідно до зростання прибутку Приватного партнера від експлуатації вантажних терміналів.

8.2. Приватний партнер повинен сплачувати на користь держави (державного партнера) щорічний платіж за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на рівні не нижче 25 млн.грн. По завершенню п’ятирічного періоду розмір цієї плати збільшуватиметься відповідно до зростання прибутку Приватного партнера від експлуатації вантажних терміналів.

**9. Зобов'язання щодо відшкодування витрат на підготовку документів, з яких складається пропозиція щодо здійснення державно-приватного партнерства**

9.1. Приватний партнер (який не був Ініціатором Пропозиції) протягом місяця після підписання Договору ДПП має відшкодувати Ініціатору Пропозиції Витрати на Підготовку Пропозиції у сумі, яка документально їм підтверджена, але не більш як 2,5 відсотка загальної вартості інвестицій за Проектом відповідно до поданої ним Конкурсної пропозиції.

9.2. Відшкодування здійснюється на розрахунковий рахунок Ініціатора Пропозиції відповідно до виставленого ним рахунку, погодженого Державним партнером.

**10. Можливість створення переможцем (переможцями) Конкурсу юридичної особи для здійснення ДПП**

10.1. Приватним партнером у Договорі ДПП крім переможця (переможців) Конкурсу з визначення Приватного партнера, може виступати юридична особа, створена для здійснення державно-приватного партнерства переможцем (переможцями) Конкурсу з визначення Приватного партнера за умов, що протягом строку, встановленого Договором ДПП, переможець (переможці) Конкурсу повинен (повинні) прямо або опосередковано володіти більше ніж 50 відсотками статутного капіталу або акцій цієї юридичної особи.

10.2. У разі, якщо Приватним партнером за Договором ДПП виступатиме юридична особа, створена переможцем Конкурсу, до Договору ДПП мають бути внесені відповідні зміни, у тому числі щодо субсидіарної відповідальності переможця (переможців) конкурсу за зобов'язаннями цієї юридичної особи, протягом місяця після державної реєстрації створеної юридичної особи.

10.3. Переможець (переможці) Конкурсу несе (несуть) у повному обсязі відповідальність за виконання зобов'язань за Договором ДПП.

**11. Вимоги щодо найму працівників**

11.1. В рамках виконання Договору ДПП Приватний партнер повинен забезпечити працевлаштування на вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль», переданому у ДПП, персоналу у кількості, що існувала станом на 31.12.2018 року, та укласти з Професійною спілкою Аеропорту «Бориспіль» новий Колективний договір строком на 5 (п’ять) років на умовах, не гірших ніж ті, що містяться у чинному Колективному договорі Аеропорту «Бориспіль». До моменту укладання нового Колективного договору Приватний партнер зобов’язаний дотримуватись положень чинного Колективного договору Аеропорту «Бориспіль».

11.2. Звільнення працівників з ініціативи Приватного партнера (за винятком звільнення на підставі пункту 8 частини першої статті 36, пунктів 2 - 8 частини першої статті 40 та статті 41 Кодексу законів про працю України) протягом п’яти років з моменту прийняття Приватним партнером на роботу працівників вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» не допускається.

11.3. Приватний партнер повинен збільшити середню заробітну плату працівників вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» порівняно з середньою заробітною платою працівників цього терміналу за 2018 рік протягом терміну та у розмірі, передбаченому Договором ДПП (щонайменше на 25%). В подальшому протягом трьох років Приватний партнер має не допускати зниження розміру заробітної плати таких працівників та підвищувати рівень заробітної плати у відповідності до законодавства України.

11.4. З уведенням в експлуатацію новозбудованого вантажного терміналу Приватний партнер повинен збільшити кількість робочих місць відповідно до зростаючих обсягів вантажопереробки у розмірі, передбаченому Договором ДПП.

**12. Умови поліпшення об’єкта ДПП**

12.1 Приватний партнер здійснює поліпшення об’єкта ДПП за власний рахунок відповідно до умов договору ДПП.

12.2. Проведення поліпшень Об’єкта ДПП не тягне за собою перегляду розміру плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь держави та щорічної плати за використання інфраструктури аеропорту на користь ДП «Міжнародний Аеропорт «Бориспіль»».

12.3. Приватний партнер здійснює модернізацію (часткову реконструкцію, технічне переобладнання) майна чи створює майно на умовах, передбачених Договором ДПП. У випадку внесення змін до договору ДПП в частині збільшення або зменшення об’єму та/або переліку необхідних поліпшень Об’єкта ДПП, Приватний партнер здійснює такі поліпшення з урахуванням внесених змін.

12.4. У разі, якщо поліпшення відповідно до умов договору ДПП полягають у заміні майна, включеного до об’єкта ДПП, на нове, право власності на демонтоване та встановлене нове обладнання належить державі.

**13. Інформація про обсяг та форму державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства**

13.1. Реалізація Проекту не передбачає надання державної підтримки здійснення ДПП, а також залучення коштів місцевого або державного бюджету.

**14. Залучення інновацій та енергозберігаючих технологій під час виконання Договору ДПП**

14.1. Під час виконання робіт з модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) існуючого вантажного терміналу та створенні (будівництві) нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» Приватний партнер має застосовувати енергозберігаючі технології та інноваційні рішення.

**15. Захист навколишнього природного середовища**

15.1. Приватний партнер повинен провести оцінку екологічного впливу щодо видів планованої діяльності та об’єктів, які підлягають оцінці впливу на довкілля відповідно до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» у зв’язку з виконанням своїх зобов’язань за договором ДПП до прийняття рішення про провадження планової діяльності.

15.2. Із урахуванням відповідних положень Договору ДПП, Приватний партнер має забезпечити у своїй діяльності дотримання вимог природоохоронного законодавства та виконання заходів щодо охорони навколишнього природного середовища, у тому числі забезпечити виконання заходів, передбачених за результатами здійснення оцінки екологічного впливу.

**16. Отримання дозвільних документів**

16.1. У разі, якщо до початку провадження діяльності у рамках виконання Договору ДПП або у процесії її провадження у Приватного партнера виникне необхідність отримання дозвільних документів на провадження діяльності або провадження ліцензійного виду діяльності, або отримання будь-якої згоди Антимонопольного комітету або інших органів державної влади, у т.ч. й зі спеціальним статусом, Приватний партнер зобов’язаний отримати такі дозвільні документи, ліцензії та згоди за власний рахунок без відповідного зменшення передбачених Договором ДПП платежів у порядку, визначеному законодавством.

**17. Умови страхування об’єкта ДПП**

17.1 Приватний партнер впродовж 3 місяців з дня укладення договору ДПП може забезпечити страхування:

17.1.1. об’єкта ДПП на таких умовах:

за ризиками часткової втрати майна, що не припиняють остаточно функціонування об’єкта (ризики експлуатації), виплата здійснюється на користь Приватного партнера;

за ризиками повної втрати майна (ризики володіння), вигодонабувачем є Міністерство інфраструктури.

17.1.2. екологічних ризиків провадження державно-приватного партнерства в обсязі 7% вартості об’єкта ДПП за напрямом страхування відповідальності Приватного партнера за забруднення навколишнього середовища під час обробки вантажів.

17.2. Майно, отримане Приватним партнером або створене ним відповідно до умов договору ДПП, страхується Приватним партнером на користь Міністерства інфраструктури.

**Розділ ІІІ. Проект договору, що укладатиметься в рамках державно-приватного партнерства, із зазначенням його істотних умов, та умов, які можуть бути змінені під час проведення конкурсу**

**ДОГОВІР, УКЛАДЕНИЙ В РАМКАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Міністерство інфраструктури України, в особі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, що діє на підставі Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460 (далі - Державний партнер) з одного боку, та \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, юридична особа, створена за законодавством [ ] за реєстраційним номером [ ], місцезнаходження: [ ] в особі [ ], що діє від імені [ ], (далі – Приватний партнер) з другого боку, що в подальшому разом іменуються Сторони, а кожна окремо – Сторона

враховуючи:

(а) зацікавленість сторін у реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»;

(б) на стороні Державного партнера участь у Договорі в рамках державно-приватного партнерства (далі - Договір ДПП) беруть: Державне підприємство "Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», створене за законодавством України, код ЄДРПОУ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, місцезнаходження: [ ] в особі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ , що діє на підставі\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (надалі - Аеропорт «Бориспіль»);

(в) метою Проекту є задоволення потреб українського та світового ринку вантажних та поштових перевезень через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом суттєвого збільшення вантажопотоків через цей аеропорт та забезпечення якості надання послуг з оброблення вантажів відповідно до кращих світових стандартів у цій сфері;

(г) пропозиція про здійснення державно-приватного партнерства для цілей реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль» (надалі - «Пропозиція») була надана Державному Ініціатором Пропозиції про Здійснення ДПП - ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» (код ЕДРПОУ 42380885; місцезнаходження юридичної особи - 01601, м. Київ, вул. ШОТА РУСТАВЕЛІ, будинок 39/41);

(д) рішення про здійснення державно-приватного партнерства щодо Проекту було затверджене наказом Міністерства інфраструктури від 18.03.2018 № 168 «Про здійснення державно-приватного партнерства»;

(е) приватний Партнер визначений переможцем конкурсу з визначення приватного партнера для реалізації Проекту (далі - Конкурс) за результатами такого Конкурсу, які затверджені наказом Міністерством інфраструктури України [від\_\_\_\_№ \_\_\_ ];

(ж) сторони отримали всі необхідні погодження, затвердження та згоди, включаючи будь-які погодження державних органів та внутрішні погодження органів управління, їх відповідних акціонерів та погодження будь-якого державного органу в Україні (та в будь-якій іншій юрисдикції, за необхідності), які можуть бути необхідними для укладення цього Договору;

(з) цей Договір укладається на строк\_\_\_\_\_\_\_ (визначається відповідно до пропозиції претендента, що переміг у Конкурсі, але не більше 25 (двадцяти п’яти) років) з дати його підписання уповноваженими представниками Сторін та Державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», якщо не буде припинений раніше згідно з його умовами.

УКЛАЛИ ЦЕЙ ДОГОВІР ПРО ТАКЕ:

**Стаття 1. Терміни та їх визначення**

На додаток до термінів, визначених в інших положеннях Договору, терміни, що використовуються у цьому Договорі, якщо вони інакше не визначені або не обмежені, що починаються із заголовних букв, мають наступні значення:

**ДП «Аеропорт «Бориспіль»»** - Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»»;

«**Витрати на Підготовку Пропозиції**» - витрати, понесені Ініціатором Пропозиції про здійснення ДПП у зв'язку з підготовкою Пропозиції про Здійснення ДПП;

«**ДПП**» - державно-приватне партнерство у розумінні Закону України «Про державно-приватне партнерство»;

«**Договір ДПП**» або **«Договір»** - цей договір, укладений в рамках державно-приватного партнерства;

«**Ініціатор Пропозиції**» – ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» (код ЕДРПОУ 42380885; місцезнаходження юридичної особи - 01601, м. Київ, вул. ШОТА РУСТАВЕЛІ, будинок 39/41);

«**Об’єкти ДПП**» - об’єкти, передані Приватному Партнеру для реалізації Проекту відповідно до цього Договору;

«**Підрядники**» - постачальники товарів, робіт та послуг, що залучаються Приватним Партнером для виконання цього Договору;

«**Пропозиція**» - пропозиція про здійснення державно-приватного партнерства для цілей реалізації проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», що була подана Державному партнеру Ініціатором Пропозиції;

«**Проект**» – Проект «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», зміст та умови реалізації якого визначено у Пропозиції про здійснення ДПП, рішення про здійснення ДПП щодо якого було затверджене наказом Міністерства інфраструктури від 18.03.2018 № 168 «Про здійснення державно-приватного партнерства»;

«**Реальні Збитки**» - шкода, збитки, витрати, видатки (в тому числі обґрунтовані винагороди та витрати на адвокатів та консультантів) будь-якої з Сторін цього Договору або Аеропорту «Бориспіль», які виникли з вини будь-якої з інших Сторін цього Договору або Аеропорту «Бориспіль», встановлені арбітражними рішеннями, судовими рішеннями або протоколами, підписаними Сторонами Договору, а також штрафи або санкції, що передбачені законодавством або в інший визначений Договором спосіб, які є прямим та однозначним наслідком рішення суду, але не включає в себе опосередковані, непрямі збитки;

«**Форс-Мажорні Обставини**» щодо будь-якої Сторони - будь-яка подія або випадок будь-якого характеру поза розумним контролем такої Сторони, який затримує, перешкоджає або заважає цій Стороні виконувати будь-яке зобов’язання, яке покладається на цю Сторону за цим Договором, у тому числі, в тій мірі, в якій така подія або випадок затримує, перешкоджає або заважає такій Стороні виконувати таке зобов’язання: стихійні лиха або дії ворогів держави, військові дії, війна (оголошена або неоголошена), діяльність партизанів, терористична діяльність, акти саботажу, блокада, пожежа, страйки, заколоти, повстання, масові заворушення, карантинні обмеження, епідемії, надзвичайні ситуації природного характеру та погодні умови, у тому числі землетруси, зсув порід, підземні поштовхи, оповзні, снігові лавини, повені, урагани, бурі та вибухи, та за будь-яких обставин за винятком будь-якої події або випадку, які було погоджено не вважати Форс-Мажорними Обставинами у цьому Договорі.

**Стаття 2. Предмет Договору**

2.1. Державний партнер в порядку та на умовах, визначених цим Договором, надає Приватному партнеру виключне право на:

2.1.1. модернізацію (часткову реконструкцію, технічне переобладнання) існуючого вантажного терміналу, що знаходиться на балансі Аеропорту «Бориспіль», технічно-економічні характеристики якого надано у Додатку 1 до цього Договору;

2.1.2. створення (будівництво) нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль», технічні характеристики якого надано у Додатку 2 до цього Договору;

2.1.3. експлуатацію (утримання) існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» та нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль», що буде створено в рамках виконання цього Договору, протягом строку дії Договору ДПП відповідно до вимог, визначених цим Договором.

2.2. Приватний Партнер в порядку та на умовах, визначених цим Договором, бере на себе зобов’язання:

2.2.1. здійснити протягом \_\_\_\_\_\_\_ місяців з моменту набуття чинності цим Договором (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*) заходи з модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» відповідно до Плану заходів, наведеному у Додатку 3 до цього Договору;

2.2.2 трансформувати протягом \_\_\_\_\_\_\_ місяців з моменту набуття чинності цим Договором (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*) існуючі бізнес-процеси з оброблення вантажів та забезпечити збільшення об’єму обробки вантажів на \_\_\_\_\_% (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*) порівняно з об’ємом обробки вантажів за 2018 рік, забезпечивши виконання заходів, передбачених у Додатку 4 до цього Договору;

2.2.3. здійснити протягом \_\_\_\_\_\_\_ місяців з моменту набуття чинності цим Договором (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*) будівництво нового сучасного вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», який відповідає технічним характеристикам, визначеним у Додатку 2 до цього Договору;

2.2.4. здійснювати протягом дії цього Договору експлуатацію (утримання) існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» та нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль», що буде створено в рамках виконання цього Договору, забезпечивши щорічний приріст обсягів обробки вантажів не менше, ніж визначено у Додатку 5 до цього Договору (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*).

2.3. Об’єктами ДПП відповідно до цього Договору є існуючий вантажний термінал державної форми власності, що знаходиться на балансі державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», а також новий вантажний термінал, що має бути створений Приватним партнером за цим Договором на території Аеропорту «Бориспіль».

2.4. Передача існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» Приватному партнеру не зумовлює перехід права власності на цей об’єкт до Приватного партнера та не припиняє права державної власності на цей об’єкт.

Майно існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль», передане Приватному партнеру у складі об’єкта ДПП, закріплюється на балансі Приватного партнера та не може бути внесено до його статутного капіталу, а також статутного капіталу інших юридичних осіб, засновником або співзасновником яких буде Приватний партнер.

2.5. Право власності на новозбудований вантажний термінал у Аеропорту «Бориспіль» після введення його в експлуатацію належить державі.

Майно новозбудованого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль не може бути внесено до його статутного капіталу, а також статутного капіталу інших юридичних осіб, засновником або співзасновником яких буде Приватний партнер.

**Стаття 4. Фінансові зобов’язання Державного партнера**

Державний партнер в рамках цього Договору не несе жодних зобов’язань фінансового характеру по реалізації Проекту за виключенням тих, що виникають у випадку порушення ним покладених на нього обов’язків в рамках цього Договору, що призвели до Реальних Збитків Приватного партнера або Аеропорту «Бориспіль». Відшкодування цих Реальних збитків здійснюється у порядку та на умовах, передбачених цим Договором.

**Стаття 3. Обсяг і форма фінансової участі Приватного партнера у здійсненні ДПП**

3.1. Очікувана сума інвестицій для реалізації Проекту Приватним партнером складає \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тис.грн. (*визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП*), у тому числі: у проектні роботи у сумі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тис. грн. *(визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП)*; на модернізацію існуючого вантажного терміналу у сумі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тис.грн. *(визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП)*; на будівництво нового вантажного терміналу у сумі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тис. грн. *(визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП)*.

3.2. Інвестиції буде здійснено за рахунок \_\_\_\_\_\_\_ (*власних коштів Приватного партнера, залучених Приватним партнером коштів тощо -* *визначається відповідно до пропозиції учасника, що переміг у конкурсі на здійснення ДПП* ).

**Стаття 4. Обов'язки Приватного Партнера:**

Приватний Партнер має такі обов’язки за цим Договором:

4.1. забезпечити розробку технічної та проектної документації щодо створення (будівництва) нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль», а також затвердження цієї документації у встановленому законодавством порядку;

4.2. забезпечити створення (будівництво) нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» та введення його в експлуатацію у строк \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ з моменту підписання цього Договору (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*). Технічні характеристики нового вантажного терміналу мають відповідати технічним характеристикам, визначеним у Додатку 2 до цього Договору (*формується на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*);

4.3. забезпечити здійснення заходів з модернізації (реконструкції, технічного переобладнання) складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль», а також трансформацію існуючих бізнес-процесів з оброблення вантажів протягом \_\_\_\_\_\_\_ року з моменту підписання цього Договору (*формується на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*);

4.4. дотримуватись передбачених законодавством стандартів безпеки при виконанні робіт на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» та вантажному терміналі, що буде створений у Аеропорту «Бориспіль», в рамках виконання цього Договору;

4.5. здійснювати експлуатацію (утримання) існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» та вантажного терміналу, що буде створений у Аеропорту «Бориспіль» в рамках виконання цього Договору, відповідно вимог цього Договору;

4.6. забезпечити зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» через 1,5 роки після укладення Договору ДПП не менше, ніж на \_\_\_\_\_\_\_ відсотків (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) порівняно з обсягом вантажоперевезень у аеропорту «Бориспіль» у 2018 році;

4.7. забезпечити зростання вантажопереробки на Об’єкті ДПП у обсягах, не менших, ніж передбачені відповідно до графіку щорічного приросту обсягів обробки вантажів, наведеному у Додатку 5 до цього Договору (*формується на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*);

4.8. здійснювати щорічну плату за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь державного партнера у розмірі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_тис.грн. на рік (визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу) протягом перших 5 (п’яти) років після підписання Договору із збільшенням на \_\_\_\_\_\_ % від зростання прибутку (визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу) починаючі з шостого року після підписання Договору. (Порядок внесення цієї плати визначається Державним партнером та Приватним партнером – переможцем конкурсу за результатами переговорів);

4.9. здійснювати щорічну плату за використання інфраструктури аеропорту на користь Аеропорту «Бориспіль»» у розмірі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тис.грн. на рік (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) протягом перших 5 (п’яти) років після підписання Договору із збільшенням на \_\_\_\_\_\_ % (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) починаючі з шостого року після підписання Договору. (*Порядок внесення цієї плати визначається* *Аеропортом «Бориспіль» та Приватним партнером – переможцем конкурсу за погодженням з Державним партнером за результатами переговорів*);

4.10. забезпечити збереження кількості робочих місць на існуючому вантажному терміналі станом на 31.12.2018 р. шляхом переведення працівників існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» до компанії Приватного партнера.

4.11. протягом 6 місяців після підписання Договору ДПП забезпечити збільшення рівня заробітних плат працівників вантажного терміналу не менше, ніж \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ відсотків (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) порівняно з середньою заробітною платою працівників вантажного терміналу за 2018 рік;

4.12. протягом перших 10 років після підписання Договору ДПП забезпечити створення нових робочих у кількості не менше, ніж \_\_\_\_\_\_\_ осіб (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) порівняно з кількістю робочих місць станом на 31.12.2018 року;

4.13. протягом півроку після підписання Договору ДПП укласти з Професійною спілкою Аеропорту «Бориспіль» новий Колективний договір строком на 5 років на умовах, не гірших ніж ті, що містяться у чинному Колективному договорі Аеропорту «Бориспіль». До моменту укладання нового Колективного договору дотримуватись положень чинного Колективного договору Аеропорту «Бориспіль»;

4.14. не допускати звільнення працівників з ініціативи Приватного партнера (за винятком звільнення на підставі пункту 8 частини першої статті 36, пунктів 2 - 8 частини першої статті 40 та статті 41 Кодексу законів про працю України) протягом п’яти років з моменту прийняття Приватним партнером на роботу працівників вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль»;

4.15. забезпечити проведення програм щодо навчання та стажування працівників вантажного терміналу сучасним методам обробки вантажів відповідно до Плану проведення навчань, наведеному у Додатку 6 до цього Договору (*формується на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*).

4.16. до початку виконання обов’язків за цим Договором переукласти договори на перевезення вантажів через Аеропорт «Бориспіль», що діяли на момент підписання Договору ДПП на умовах (ціна/якість), що є не гіршими, ніж у чинних договорах;

4.17. не використовувати інформацію про вантажоперевезення через Аеропорту «Бориспіль» задля монополізації ринку вантажних перевезень авіаційним транспортом, зокрема не вживати дискримінаційних заходів та не обмежувати права окремих споживачів у наданні їм послуг з використанням існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» та створеного (збудованого) в рамках цього Договору вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль»;

4.18. забезпечити відповідність послуг, що надаватимуться з використанням існуючого та нового вантажного терміналів Аеропорту «Бориспіль» стандартам та рекомендованій практиці ІКАО;

4.19. виконувати вимоги з питань забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення, охорони навколишнього природного середовища та охорони праці відповідно до законодавства України;

4.20. надавати Державному партнеру інформацію про виконання цього Договору у порядку, визначеному законодавством України;

4.21. одержати всі необхідні погодження, затвердження, дозволи, згоди, сертифікати, дослідження, висновки та будь-які інші дозволи регуляторних органів, необхідні для цілей реалізації Проекту відповідно до законодавства України;

4.22. вживати заходи з підтримки та відновлення існуючого обладнання та споруд, що включені до складу об’єкту ДПП, у тому числі шляхом проведення ремонту, придбання, заміни майна;

4.23. виконувати всі інші обов'язки Приватного партнера, передбачені цим Договором.

**Стаття 5. Права Приватного партнера**

Приватний партнер має такі права за цим Договором:

5.1. виключне право на здійснення модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) та експлуатацію існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» протягом дії Договору ДПП на умовах, визначених у цьому Договорі;

5.2. виключне право на створення (будівництво) та експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» на умовах, визначених у цьому Договорі;

5.3. без затримки отримувати від Державного партнера та Аеропорту «Бориспіль» всю технічну, проектну та іншу документацію та інформацію, необхідну для здійснення заходів в рамках Проекту;

5.4. на доступ до Об’єктів ДПП, а також на залучення Підрядників до виконання робіт на Об’єктах ДПП на умовах, визначених у цьому Договорі;

5.5. протягом року з моменту з моменту підписання Договору ДПП отримати земельну ділянку для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», на строк, встановлений договором, укладеним в рамках ДПП. Інформація про земельну ділянку надана у Додатку 7 до цього Договору;

5.6. отримати права сервітуту на земельну(ні) ділянку(ки), що необхідні для користуватися під’їзними дорогами до земельної ділянки, яка буде надана у користування Приватному партнеру для будівництва нового вантажного терміналу;

5.7. отримати відшкодування інвестицій за Проектом, а також інші понесені ним витрати, якщо це передбачено цим Договором, у порядку та на умовах, визначених цим Договором;

5.8. на відшкодування Реальних Збитків, що були понесені Приватним партнером з причин, що перебувають під контролем Державного Партнера або Аеропорту «Бориспіль», якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку, на умовах, визначених у цьому Договорі;

5.9. має всі інші права Приватного партнера, передбачені цим Договором.

**Стаття 6. Обов'язки Державного партнера**

Державний партнер має такі обов’язки за цим Договором:

6.1. надати Приватному партнеру виключне право на здійснення модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) та експлуатацію існуючого вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль» протягом дії Договору ДПП на умовах, визначених у цьому Договорі;

6.2. надати Приватному партнеру виключне право на створення (будівництво) та експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль» на умовах, визначених у цьому Договорі;

6.3. протягом року з моменту з моменту підписання Договору ДПП передати у користування Приватному партнеру земельну ділянку для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», на строк дії Договору ДПП. Умовами отримання Приватним партнером права на користування земельною ділянкою для здійснення ДПП може бути передбачено встановлення суперфіцію;

6.4. на вимогу Приватного партнера забезпечити встановлення права сервітуту на земельну(ні) ділянку(ки), що необхідні для користуватися під’їзними дорогами до земельної ділянки, яка буде надана у користування Приватному партнеру для будівництва нового вантажного терміналу;

6.5. на вимогу Приватного Партнера щодо одержання інформації/документів, необхідних для реалізації Проекту, своєчасно надавати або забезпечувати надання Аеропортом «Бориспіль» або іншими відповідними підприємствами/установами достовірної, точної, актуальної, перевіреної та підтвердженої інформації/документів у строки, зазначені у відповідних запитах;

6.6. забезпечити сприяння у межах своєї компетенції у одержанні всіх погоджень, затверджень, дозволів, згод, досліджень, висновків та будь-яких інших дозволів регуляторних органів, необхідних для цілей реалізації Проекту відповідно до законодавства України;

6.7. сприяти у межах своєї компетенції забезпеченню доступу Приватного Партнера та/або Підрядників до Об’єктів ДПП, та забезпечити робочий режим, який надасть можливість виконання робіт, які є або можуть бути необхідними для цілей реалізації Проекту;

6.8. виконувати всі інші обов'язки Державного партнера, передбачені цим Договором.

**Стаття 7. Права Державного партнера**

Державний партнер має такі права за цим Договором:

7.1. отримувати щорічну плату за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь державного партнера у розмірі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_тис.грн. на рік (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) протягом перших п’яти років після підписання цього Договору із збільшенням на \_\_\_\_\_\_ % (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу*) починаючі з шостого року після підписання цього Договору ДПП;

7.2. здійснювати контроль за діяльністю Приватного у порядку, визначеному постановою КМУ від 09.02.2011 № 81 «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства», за умови не перешкоджання виконанню Приватним партнером своїх обов'язків за цим Договором;

7.3. вимагати від Приватного партнера відшкодування Реальних Збитків, що виникли з причин, що перебувають під контролем Приватного партнера, у тому числі у разі невиконання ним зобов’язань за цим Договором та погіршення технічного стану Об’єктів ДПП, якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку, на умовах, визначених у цьому Договорі;

7.4. має всі інші права Державного Партнера, передбачені цим Договором.

**Стаття 8. Обов’язки Аеропорту «Бориспіль»**

Аеропорт «Бориспіль» має такі обов’язки за цим Договором:

8.1. забезпечити всі дії, необхідні для надання Приватним партнером послуг з оброблення вантажів (оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом);

8.2. на вимогу Приватного партнера щодо одержання інформації/документів, необхідних для цілей реалізації Проекту своєчасно надавати достовірну, актуальну, перевірену та підтверджену інформацію/документи у строки, зазначені у відповідних запитах;

8.3. забезпечити доступ Приватного партнера та його Підрядників до Об’єктів ДПП;

8.4. не вживати дискримінаційних заходів та не обмежувати права Приватного партнера при експлуатації ним вантажних терміналів у Аеропорту «Бориспіль»;

8.5. призначити представника Аеропорту «Бориспіль», що має належну кваліфікацію, для оперативної взаємодії з Приватним партнером з питань реалізації Проекту;

8.6. виконувати всі інші обов'язки Аеропорту «Бориспіль», передбачені цим Договором.

**Стаття 9. Права Аеропорту «Бориспіль»**

Аеропорт «Бориспіль» має такі права за цим Договором:

9.1. отримувати щорічну плату за використання інфраструктури аеропорту у розмірі \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_тис.грн. на рік *(визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу)* протягом перших 5 (п’яти) років після підписання цього Договору із збільшенням на \_\_\_\_\_\_ % *(визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу)* починаючі з шостого року після підписання цього Договору. *(Порядок внесення цієї плати визначається Аеропортом «Бориспіль» та Приватним партнером – переможцем конкурсу за погодженням з Державним партнером за результатами переговорів)*;

9.2. вимагати від Приватного партнера відшкодування Реальних Збитків, що виникли з причин, що перебувають під контролем Приватного партнера, у тому числі у разі невиконання ним зобов’язань за цим Договором, якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку, на умовах, визначених у цьому Договорі;

9.3. має всі інші права, передбачені цим Договором.

**Стаття 10. Розподіл ризиків Сторін за цим Договором та форми управління ними**

10.1. Ризики, пов'язані з реалізацією Проекту, розподіляються між Приватним партнером, Державним партнером згідно з Розподілом ризиків, наведеним у Додатку 8 до цього Договору, а в тій частині, в якій ці питання не врегульовані в ньому, відповідно до інших положень цього Договору.

**Стаття 11. Права на Земельні Ділянки**

11.1. Протягом \_\_\_\_\_\_\_\_ місяців *(визначається відповідно до пропозиції переможця конкурсу, але не менше 12 місяців)* після підписання Договору ДПП Державний партнер забезпечить передачу у користування Приватному партнеру земельної ділянки для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», визначеній у Додатку 7 до цього Договору, на строк дії цього Договору.

11.2. Проекти землеустрою щодо відведення земельних ділянок, інша документація із землеустрою, яка відповідно до законодавства вимагається для надання цієї земельної ділянки в користування розробляються на замовлення Державного партнера. Державний партнер має забезпечити погодження документації із землеустрою з відповідними державними органами чи органами місцевого самоврядування у передбаченому законодавством порядку, а у випадках, передбачених законом, - забезпечити отримання позитивного висновку державної землевпорядної експертизи у порядку, визначеному законом.

11.3. Фінансування робіт з розроблення (виготовлення) землевпорядної документації та її експертизи здійснюється за рахунок коштів Приватного партнера. Витрати Приватного партнера на ці цілі, розмір яких погоджується Державним партнером, відшкодовуються Приватному партнеру за рахунок одноразового зменшення на відповідну суму щорічної плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь Державного партнера або за використання інфраструктури аеропорту на користь Аеропорту «Бориспіль» (*визначається за результатами переговорів між Сторонами)*.

11.4. На вимогу Приватного партнера Державний партнер має забезпечити встановлення права сервітуту на земельну(ні) ділянку(ки), що необхідні для користуватися під’їзними дорогами до земельної ділянки, яка буде надана у користування для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль».

11.5. Строки виконання зобов’язань Приватного партнера щодо здачі в експлуатацію нового вантажного терміналу та збільшення обсягу вантажних перевезень з використанням цього терміналу підлягають перенесенню (коригуванню) в разі, якщо земельну ділянка, що необхідна йому для будівництва нового вантажного терміналу, буде передана йому у користування з перевищенням терміну, передбаченого п.11.1 цього Договору, або якщо Приватному партнеру не буде забезпечено доступ до земельної ділянки для будівництва нового вантажного терміналу.

**Стаття 12. Відшкодування витрат на підготовку Пропозиції про Здійснення ДПП**

12.1. Протягом 30 (тридцяти) календарних днів після Дати Набрання Чинності цим Договором Приватний Партнер відшкодовує Ініціатору Пропозиції про Здійснення ДПП документально підтверджені витрати, понесені ним у зв'язку з підготовкою Пропозиції, у сумі, яка документально підтверджена Ініціатором Пропозиції, але не більш як 2,5% від сукупної суми інвестицій для реалізації Проекту (*визначається відповідно до конкурсної пропозиції переможця конкурсу*).

**Стаття 13. Взаємодія Державного партнера, Аеропорту «Бориспіль» та третіх осіб в рамках виконання цього Договору**

13.1. Державний Партнер, Аеропорт «Бориспіль» та їхні посадові особи не мають право втручатися в реалізацію прав та виконання обов'язків Приватного партнера за цим Договором, в тому числі, зокрема, шляхом здійснення будь-якої дії або відмови від здійснення дії будь-яким способом, який перешкоджає виконанню робіт Приватним партнером відповідно до цього Договору, крім випадків які прямо передбачені цим Договором або Законом.

13.2. Незважаючи на будь-яке положення цього Договору про протилежне, Приватний партнер звільняється від зобов'язання виконувати роботи та від будь-якої відповідальності за невиконання умов цього Договору за наявності перешкод або обмежень, які унеможливлять здійснення Приватним партнером зазначених дій у результаті такого втручання, на увесь строк такого втручання.

**Стаття 14. Контроль за дотриманням умов Договору**

14.1. Приватний партнер звітує перед Державним партнером у порядку, визначеному постановою КМУ від 09.02.2011 № 81 «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства».

**Стаття 15. Відповідальність Сторін за Договором**

15.1. Сторони несуть відповідальність за будь-яке невиконання або неналежне виконання своїх зобов’язань за цим Договором згідно з Законодавством України.

15.2. Приватний партнер несе повну відповідальність перед Державним партнером за виконання своїх зобов'язань за цим Договором.

15.3. В разі порушення Приватним партнером його зобов'язань за цим Договором або неналежного виконання зобов'язань Приватного партнера за цим Договором, крім випадку невиконання зобов’язань або неспроможності виконати зобов’язання внаслідок Форс-Мажорних Обставин, про які Приватний партнер повідомив Державного партнера, та/або випадку, коли це відбулося з причин, що перебувають під контролем Державного партнера або Аеропорту «Бориспіль», якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку, Приватний партнер має відшкодувати Реальні Збитки, понесені Державним партнером та/або Аеропортом «Бориспіль», що виникли через невиконання або неналежне виконання його зобов'язань за цим Договором, на вимогу, подану йому Державним Партнером. Порядок відшкодування Реальних Збитків Державного партнера та/або Аеропорту «Бориспіль» визначається Сторонами за результатами переговорів.

15.4. Державний партнер несе відповідальність у повному обсязі за виконання своїх зобов'язань за цим Договором.

15.5. Державний партнер несе субсидіарну відповідальність перед Приватним Партнером за будь-яке невиконання або неналежне виконання зобов'язань Аеропорту «Бориспіль» за цим Договором.

15.6. Державний партнер та Аеропорту «Бориспіль» несуть відповідальність перед Приватним партнером за невиконання своїх зобов’язань за цим Договором та зобов’язані відшкодовувати Приватному партнеру всі Реальні Збитки, понесені Приватним Партнером через невиконання або неналежне виконання зобов’язань Державного партнера або Аеропорту «Бориспіль» відповідно до цього Договору, крім випадку невиконання таких зобов’язань або неспроможності виконати такі зобов’язання внаслідок Форс-Мажорних Обставин, про які Державний партнер або Аеропорт «Бориспіль» повідомили Приватного партнера, та/або випадку, коли такі Реальні і Збитки були понесені Приватним Партнером з причин, що перебувають під його контролем, якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку. Порядок відшкодування витрат та збитків за цим Договором визначається Сторонами за результатами переговорів.

**Стаття 16. Форс-Мажорні Обставини**

16.1. Жодна із Сторін у будь-якому випадку не несе жодної відповідальності за будь-яке невиконання або несвоєчасне виконання будь-якого зобов'язання за цим Договором, якщо та в обсязі, в якому таке невиконання або несвоєчасне виконання спричинене виникненням Форс-Мажорних Обставин, підтверджених у встановленому Законом порядку.

16.2. Якщо інше прямо не встановлено цим Договором, зобов'язання Сторони тимчасово припиняються та строк виконання положень цього Договору подовжується в тому обсязі, в якому невиконання або несвоєчасне виконання зобов’язань Стороною спричинене виникненням Форс-Мажорних Обставин, підтверджених у встановленому порядку. Сторона, яка зазнала впливу Форс-Мажорних Обставин, повинна докласти обґрунтовано необхідних зусиль для усунення таких Форс-Мажорних Обставин та зменшення наслідків, які ним спричинені.

16.3. Сторона, яка зазнала впливу Форс-Мажорних Обставин, зобов’язана повідомити інші Сторони про настання та очікувану тривалість Форс-Мажорних Обставин протягом 5 (п'яти) робочих днів після настання Форс-Мажорних Обставин. Протягом 20 (двадцяти) робочих днів після настання Форс-Мажорних Обставин Сторона, яка зазнала впливу Форс-Мажорних Обставин, зобов’язана надати Сторонам належне документальне підтвердження настання Форс-Мажорних Обставин. Належним документальним підтвердженням настання Форс-Мажорних Обставин для цих цілей є сертифікат, виданий Торгово-промисловою палатою або будь-яким іншим уповноваженим органом або юридичною особою України або іншої держави. Якщо Сторона, яка зазнала впливу Форс-Мажорних Обставин, своєчасно не повідомить інші Сторони про настання Форс-Мажорних Обставин та/або не надасть документальне підтвердження настання Форс-Мажорних Обставин, така Сторона втрачає право посилатися на Форс-Мажорні Обставини, за винятком випадків, коли Форс-Мажорні Обставини перешкоджають своєчасному повідомленню та/або наданню документального підтвердження настання Форс-Мажорних Обставин. Якщо Форс-Мажорні Обставини тривають понад 180 (сто вісімдесят) календарних днів, Приватний Партнер має право шляхом надання відповідного письмового повідомлення припинити цей Договір або зобов'язання за ним в обсязі, в якому такі зобов'язання не були виконані через виникнення Форс-Мажорних Обставин, без будь-якої відповідальності або зобов’язань перед Державним Партнером або Аеропортом «Бориспіль».

16.4. Для уникнення сумнівів Сторони зобов'язані виконати свої зобов'язання за цим Договором в обсязі, в якому Форс-Мажорні Обставини не перешкоджають виконанню таких зобов'язань.

16.5. Після припинення дії цього Договору внаслідок Форс-Мажорних Обставин, Державний партнер та Аеропорт «Бориспіль» несуть солідарну відповідальність перед Приватним партнером за Реальні та Збитки, понесені Приватним партнером у зв'язку з достроковим припиненням Договору, а також за суми всіх витрат та видатків, фактично понесених Приватним партнером при виконанні його зобов'язань за цим Договором, в тому числі:

16.5.1. фактично внесені Приватним партнером інвестиції у реалізацію Проекту;

16.5.2. операційні витрати Приватного партнера, пов'язані з експлуатаціє (утриманням) Об’єктів ДПП, понесені Приватним партнером до дати припинення Договору та не відшкодовані на момент припинення Договору.

**Стаття 17. Закупівлі товарів, робіт і послуг для здійснення ДПП**

17.1. Для уникнення сумнівів Сторони цим прямо погоджуються з тим, що оскільки роботи будуть виконані повністю за рахунок Приватного партнера без необхідності залучення Державним партнером будь-яких бюджетних або інших публічних коштів для закупівлі товарів, робіт і послуг, до таких закупівель за цим Договором не застосовуються процедури, встановлені Законом України "Про публічні закупівлі" від 25 грудня 2015 року № 922-VIII або іншими положеннями законодавства України у сфері закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави та територіальної громади за рахунок бюджетних коштів.

**Стаття 18. Залучення Підрядників**

18.1. Приватний партнер має право, діючи від свого імені та за власний рахунок, залучати кваліфікованих Підрядників для виконання будь-яких робіт за Проектом (їх частини).

18.2. Визначення Підрядників для реалізації заходів, передбачених Проектом, здійснюється Приватним партнером та не вимагає отримання ним дозволу або згоди Державного партнера або Аеропорту «Бориспіль». Приватний партнер несе повну відповідальність перед Державним партнером та Аеропортом «Бориспіль» за дії залучених ним Підрядників для виконання цього Договору.

18.3. Управління власним персоналом є внутрішньою відповідальністю кожної Сторони. Приватний партнер повинен самостійно здійснювати управління своїм персоналом, за умови, що діяльність Приватного Партнера, зокрема найм персоналу та Підрядників, буде відбуватись відповідно до вимог трудового законодавства України.

**Стаття 19. Заяви та гарантії**

Кожна зі Сторін заявляє та гарантує, що:

19.1. вона є належним чином створена, існує на законних підставах та має належний правовий статус відповідно до законодавства місця свого створення або реєстрації;

19.2. вона має всі повноваження та законні права на укладення цього Договору та виконання своїх зобов'язань за цим Договором;

19.3. особа, яка підписує цей Договір, була належним чином уповноважена на підписання цього Договору від імені такої Сторони;

19.4. цей Договір становить дійсне та обов'язкове зобов'язання такої Сторони та не порушує та не суперечить жодним установчим або внутрішнім нормативним документам такої Сторони, а також жодним положенням законодавства, яким вона або будь-яка істотна частина її активів підпорядковується, з якими пов'язана, або які впливають на неї або на істотну частину її активів.

19.5. вона отримала всі погодження, дозволи та затвердження, необхідні для підписання та виконання своїх зобов'язань за цим Договором.

**Стаття 20. Погодження та/або дозволи, що вимагаються для цілей ДПП**

20.1. Приватний партнер зобов'язується одержати та підтримувати чинність або забезпечити отримання та підтримання чинності усіх погоджень, ліцензій та/або дозволів, які він (або його Підрядними) повинен отримати відповідно до Законодавства України для цілей реалізації Проекту відповідно до цього Договору.

20.2. На вимогу Приватного партнера Державний партнер зобов'язується співпрацювати з Приватним партнером та Підрядниками та надавати їм обґрунтовану підтримку у межах своєї компетенції, щоб останні могли одержати погодження, ліцензії та/або дозволи, необхідні для реалізації Проекту

20.3. Кожна Сторона сплачує власні витрати, понесені такою Стороною або її Підрядниками у зв'язку з одержанням та підтриманням чинності погоджень, ліцензій та/або дозволів.

**Стаття 21. Відступлення прав за Договором та правонаступництво**

21.1. Жодна зі Сторін Договору не мають права передавати будь-які права за цим Договором або дозволяти передачу зазначених вище прав без отримання попередньої письмової згоди від інших Сторін, крім випадку, коли така передача прав буде письмово погоджена Державним та Приватним партнерами.

21.2. В межах, дозволених законодавством України, будь-яке відступлення, передача прав користування або будь-яка інша передача, яка здійснюється з порушенням цієї статті, є недійсною.

21.3. У випадку схвалення рішення щодо перетворення, реорганізації, ліквідації Аеропорту «Бориспіль» у інший (і) суб'єкт (и), контрольованому (им) Державним партнером, Державний партнер має забезпечити приєднання такого (их) суб'єкта(ів) до цього Договору.

**Стаття 22. Порядок розгляду спорів**

22.1. Сторони будуть намагатись вирішити будь-які спори та конфлікти, які можуть виникнути за цим Договором або у зв'язку з його виконанням, шляхом переговорів.

22.2. Якщо Сторони не зможуть дійти згоди шляхом переговорів протягом 30 (тридцяти) днів, будь-який спір, розбіжність чи претензія, що виникли на підставі цього Договору або у зв'язку з ним, в тому числі щодо його укладення, тлумачення, виконання, порушення, припинення чи недійсності цього Договору, підлягають вирішенню у судовому порядку.

**Стаття 23. Відносини власності щодо Об'єктів ДПП**

23.1. Майно, передане у складі Об’єкта ДПП, залишається у державній власності. Передача майна не зумовлює перехід права власності на Об’єкт ДПП до Приватного партнера та не припиняє права державної власності на Об’єкт ДПП.

23.2. Право власності на новозбудований вантажний термінал у Аеропорту «Бориспіль» після введення його в експлуатацію належить державі.

23.3. Майно, крім рухомого, майнові права, результати робіт/послуг, інформація, створені Приватним партнером на виконання умов Договору ДПП, є об’єктами права державної власності, що переходять у власність держави після закінчення строку дії Договору ДПП безоплатно.

23.4. Рухоме майно, яке Приватний партнер придбав на виконання умов договору ДПП, належить Приватному партнеру на праві власності і переходить у власність держави після закінчення строку дії Договору ДПП за умови компенсації його залишкової вартості.

23.5. Майно, передане у складі об’єкта ДПП, закріплюється на балансі Приватного партнера та не може бути внесено до його статутного капіталу, а також статутного капіталу інших юридичних осіб, засновником або співзасновником яких буде Приватний партнер.

23.6. Нерухоме майно, земля, транспортні засоби, передані у складі майна, що є об’єктом ДПП, не можуть передаватись у заставу або будь-яким іншим чином бути гарантією виконання Приватним партнером його господарських або інших фінансових або нефінансових зобов’язань, що виникли до укладення договору ДПП, в процесі реалізації договору ДПП або виникнуть у майбутньому після припинення дії такого договору.

**Стаття 24. Умови внесення змін до Договору**

24.1. Якщо цим Договором прямо не встановлено інше, будь-які зміни, доповнення, відмови від права вимоги або припинення виконання зобов’язань відповідно до цього Договору мають бути здійснені у письмовій формі та підписані уповноваженими представниками Сторін.

24.2. Сторони погоджуються діяти добросовісно з метою узгодження змін до цього Договору протягом 30 (тридцяти) календарних днів після отримання відповідної вимоги Сторони або протягом іншого строку, прямо зазначеного у цьому Договорі.

**Стаття 25. Припинення Договору**

25.1. Цей Договір припиняється без необхідності обміну додатковими повідомленнями між Сторонами через \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ років (місяців) (*визначається на підставі конкурсної пропозиції переможця конкурсу на здійснення ДПП*) після дати набрання ним чинності.

25.2. Договір може бути припинено за ініціативою Приватного партнера у разі недодержання Державним партнером його зобов’язань за цим Договором у порядку, визначеному статтею 26 цього Договору.

25.3. Договір ДПП може бути припинено за ініціативою Державного партнера у разі недодержання Приватним партнером його зобов’язань за цим Договором у порядку, визначеному статтею 27 цього Договору.

**Стаття 26. Припинення Договору за ініціативою Приватного партнера у випадку невиконання зобов’язань Державним партнером та/або Аеропортом «Бориспіль»**

26.1. Без обмеження інших положень цього Договору Приватний партнер має право припинити цей Договір, надіславши відповідне повідомлення Державному партнеру не пізніше, ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати такого припинення (якщо тільки цей Договір не буде припинено раніше згідно з вимогами законодавства України) та стягнути свої Реальні Збитки з Державного Партнера та Аеропорту «Бориспіль» відповідно до цього Договору, Законодавства України та чинних Міжнародних Угод у випадку невиконання Державним партнером таких зобов’язань:

26.1.1. земельна ділянку, необхідна для будівництва нового вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль», не передана у користування Приватного партнера більш ніж через 3 (три) роки після підписання цього Договору;

26.1.2. вимога Приватного партнера забезпечити встановлення права сервітуту на земельну(ні) ділянку(ки), що необхідні для користуватися під’їзними дорогами до земельної ділянки, яка надана у користування Приватному партнеру для будівництва нового вантажного терміналу, не задоволена протягом більш ніж одного року з її виставлення;

26.1.3. Приватний партнер та/або Підрядники не можуть отримати доступ до Об’єкту (ів) ДПП більш ніж протягом 6 (шести) місяців з моменту підписання цього Договору;

26.2. Права приватного партнера, передбачені п. 26.1 цієї статті настають у випадку, якщо невиконання зобов’язань або неспроможність виконати зобов’язання Держаним партнером або Аеропортом «Бориспіль», крім випадку невиконання зобов’язань або неспроможність виконати зобов’язання, що спричинені Форс-Мажорними Обставинами, про які Державний партнер або Аеропорт «Бориспіль» повідомили Приватного партнера, призвели до втрат Приватним партнером або істотного обмеження його прав або здатності виконати свої зобов'язання за цим Договором.

**Стаття 27. Припинення Договору за ініціативою Державного партнера у випадку невиконання зобов’язань Приватним партнером**

27.1. Державний партнер має право припинити цей Договір, надіславши відповідне повідомлення Приватному партнеру не пізніше, ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати такого припинення (якщо тільки цей Договір не буде припинено раніше згідно з вимогами Законодавства України) та стягнути Реальні Збитки з Приватного Партнера відповідно до цього Договору, законодавства України та чинних Міжнародних Угод, у випадку, якщо невиконання зобов’язань або неспроможність виконати зобов’язання Приватним партнером крім випадку невиконання зобов’язань або неспроможність виконати зобов’язання, що спричинені Форс-Мажорними Обставинами, про які Приватний Партнер повідомив Державного Партнера, та/або випадку, коли це відбулося з причин, що перебувають під контролем Державного Партнера або Аеропорту «Бориспіль», якщо це буде доведено у встановленому законодавством порядку, в разі:

27.1.1. відхилення строку введення в експлуатацію нового вантажного терміналу у Аеропорту «Бориспіль порівняно з передбаченим цим Договором строком більш ніж на два роки;

27.1.2. невиконання зобов’язань Приватного партнера щодо зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі Аеропорту «Бориспіль» порівняно з передбаченими Додатком 5 до цього Договору обсягами більш ніж на один рік порівняно із передбаченими цим Договором строками;

27.1.3. невиконання зобов’язань Приватного партнера щодо внесення щорічної плати за надання прав управління і створення об’єктів ДПП на користь Державного партнера та/або плати за використання інфраструктури аеропорту на користь Аеропорту «Бориспіль»» у передбачених Договором розмірах протягом більш ніж півроку порівняно з передбаченими Договором строками;

27.1.4. ліквідації Приватного партнера за рішенням суду, в тому числі у зв'язку з визнанням його банкрутом.

**Стаття 28. Вимоги щодо повернення після припинення дії Договору Об'єктів ДПП та земельних ділянок, що надані для потреб, пов'язаних із здійсненням ДПП**

28.1. Об’єкти ДПП мають бути передані Аеропорту «Бориспіль» у належному технічному стані до припинення цього Договору.

28.2. Не пізніше, ніж за 3 (три) місяці до припинення цього Договору Приватний партнер має забезпечити передачу копій всіх договорів на послуги, що надаються з використанням вантажних терміналів, які входять до складу Об’єкту ДПП, Аеропорту «Бориспіль» та попередити контрагентів про необхідність переукладення договорів з ними з Аеропортом «Бориспіль», а також умови та терміни переукладення договорів.

28.3. До моменту передачі Об’єктів ДПП Аеропорту «Бориспіль» та переукладення договорів на надання послуг з оброблення вантажів з використанням вантажних терміналів, що входять до складу Об’єкту ДПП, відповідні послуги надаються Приватним партнером.

28.4. У разі припинення (розірвання) цього Договору Приватний партнер автоматично втрачає право на користування земельною ділянкою, наданою йому Державним партнером для здійснення ДПП.

**Стаття 29. Конфіденційність, розкриття та оголошення**

29.1. За винятком випадків, коли цим Договором прямо передбачено інше, жодна із Сторін не може розкривати будь-яку Конфіденційну інформацію, отриману від іншої Сторони, будь-якій іншій Особі без попередньої письмової згоди інших Сторін, крім випадків, коли будь-яка Сторона може без отримання такої згоди розкривати таку Конфіденційну інформацію:

29.1.1. будь-якому члену Групи Приватного партнера, працівникам, Підрядникам, консультантам, радникам, та іншим третім особам, що беруть участь у виконанні робіт/наданні послуг за Проектом, за умови, що Сторона, яка розкриває інформацію, має забезпечити, щоб всі отримувачі, яким розкривається Конфіденційна інформація, підписали письмове зобов’язання, не менш обтяжливе, ніж положення цієї статті, зберігати в таємниці таку Конфіденційну Інформацію та використовувати її тільки в цілях, пов’язаних з реалізацією Проекту за цим Договором, за винятком випадків, коли цим Договором прямо передбачено інше;

29.1.2. в обсязі, необхідному для виконання вимог будь-якого арбітражного суду, суду або державного органу, що має встановлене законом повноваження вимагати такого розкриття, або у мірі, в якій таке розкриття вимагається для промислової безпеки, охорони праці та навколишнього природного середовища в надзвичайних ситуаціях, за умови, що така Сторона направляє іншим Сторонам обґрунтовано завчасне письмове повідомлення про таке розкриття, або, якщо неможливо надіслати таке завчасне повідомлення з будь-яких причин, що не залежать від Сторони, що розкриває інформацію, остання повідомляє інші Сторони негайно після такого розкриття, щоб надати таким іншим Сторонам можливість звернутися за охоронним судовим наказом або вжити відповідних заходів щодо цього.

29.2. Державний партнер забезпечить надання усіх дозволів та доступу для відповідних представників Приватного партнера, його Підрядників до відомостей, що становлять державну таємницю, у мірі, необхідній Приватному партнеру або Підрядникам для виконання їхніх обов'язків за цим Договором.

29.3. Якщо цим Договором прямо не визначено інше, Сторона має право використовувати Конфіденційну інформацію, отриману від іншої Сторони, лише для цілей реалізації своїх прав та виконання своїх обов'язків за цим Договором.

29.4. У разі припинення цього Договору кожна Сторона без затримки зобов'язана повернути отриману нею Конфіденційну інформацію в повному обсязі на вимогу Сторони, яка розкриває Конфіденційну інформацію, за винятком Конфіденційної інформації, яка повинна зберігатися для цілей виконання вимог законодавства України.

29.5. Якщо цим Договором або законодавством України прямо не встановлено інше, жодна Сторона не може здійснювати будь-яке публічне оголошення, обмін інформацією, надсилання листа або розкриття інформації щодо умов цього Договору або Проекту без попередньої згоди іншої Сторони у письмовій формі (безпідставна відмова або затримка в наданні якої не допускається).

**Стаття 30. Право, що застосовується**

30.1. До цього Договору та його тлумачення застосовується право України.

**Стаття 31. Строк дії Договору та порядок набрання чинності Договором**

31.1. Цей Договір укладається на строк\_\_\_\_\_\_\_ (визначається відповідно до пропозиції претендента, що переміг у Конкурсі, але не більше 25 (двадцяти п’яти) років) з дати його підписання уповноваженими представниками Сторін та Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», якщо не буде припинений раніше згідно з його умовами.

31.2. Виконання обов’язків Приватного партнера за Договором ДПП, крім статті 12 цього Договору, починається з \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (*визначається на етапі переговорів з переможцем Конкурсу залежно від часу, необхідного для переукладання існуючих у Аеропорту «Бориспіль» договорів на оброблення вантажів з Приватним партнером*).

**Стаття 32. Реквізити Сторін та Аеропорту «Бориспіль»**

*Додаток 1 до Договору ДПП*

**Основні техніко-економічні показники існуючого вантажного терміналу, що знаходиться на балансі Аеропорту «Бориспіль»**

Відомості про складові частини об’єкта нерухомого майна – вантажного терміналу Аеропорту «Бориспіль»:

адміністративно-побутовий корпус, інв. № 8302, А-ІІ, загальна площа – 241,4 кв.м., матеріал стін – цегла;

склад тимчасового зберігання СТЗ № 1, 2, 3 інв. № 8308, Б-ІІ, загальна   
площа – 3087,7 кв.м., матеріал стін – метал. проф.;

бізнес-центр вантажного терміналу, інв. № 47565, Д-ІІ, загальна площа – 1542,8 кв.м., матеріал стін – цегляні, обшиті металом, утеплені;

склад тимчасового зберігання СТЗ № 6, 7, інв. № 8301, Г-І, загальна   
площа – 1118,4 кв.м., матеріал стін – цегла;

склад тимчасового зберігання СТЗ № 8, інв. № 8307, Д-І, загальна площа – 90,8 кв.м., матеріал стін – цегла;

склад тимчасового зберігання СТЗ № 4, 5, інв. № 8306, Ж-І, загальна   
площа – 888, 7 кв. м., матеріал стін – з/бетон, замощення, №-І, загальна площа – 8248,3 кв.м.;

огорожа, № 1-З.

Дата будови складів тимчасового зберігання:

Склад тимчасового зберігання 6, 7, 8 – 1970;

Склад тимчасового зберігання 4, 5 – 1981;

Склад тимчасового зберігання 1, 2, 3 – 1984.

Станом на сьогодні обробка вантажів проводиться вчасно та без затримок. Експортні вантажі комплектуються вчасно та в повному обсязі.

У 2018 році було оброблено:

|  |  |
| --- | --- |
| Імпортного вантажу | 27 469,2 т |
| Експорт вантажу | 12 662,3 т |
| Пошти | 8 500 т |
| Разом | 48 631,5 т |

Зважаючи на вищезазначене пропускна спроможність становить 4000 тон на місяць.

В штатному розписі вантажного терміналу 189 посад, серед яких, фактично працюючих:

комплектувальники – 84 (з 86);

прийомоздавальники – 36 (з 38).

Середньомісячна заробітна плата становить 14 042, 50 грн. за 2018 рік;

Загальна кількість відпрацьованих людино-години – 292 575,75 год за 2018 рік.

*Додаток 2 до Договору ДПП*

**Технічні характеристики нового вантажного терміналу, що буде створеним у Аеропорту «Бориспіль» в рамках Договору ДПП**

*(формується відповідно до пропозиції учасника, що переміг у Конкурсі)*

*Додаток 3 до Договору ДПП*

**План заходів з модернізації (часткової реконструкції, технічного переобладнання) існуючого вантажного терміналу в Аеропорту «Бориспіль»**

*(формується відповідно до пропозиції учасника, що переміг у Конкурсі)*

*Додаток 4 до Договору ДПП*

**Заплановані заходи з організації ефективних логістичних систем та менеджменту у сфері перевезення вантажів авіаційним транспортом**

*(формується відповідно до пропозиції учасника, що переміг у Конкурсі)*

*Додаток 5 до Договору ДПП*

**Графік щорічного приросту обсягів обробки вантажів на вантажних терміналах Аеропорту «Бориспіль», що входять до складу Об’єкту ДПП**

*(формується відповідно до пропозиції учасника, що переміг у Конкурсі)*

*Додаток 6 до Договору ДПП*

**План проведення навчань співробітників вантажних терміналів, що входять до складу Об’єкту ДПП**

*(формується відповідно до пропозиції учасника, що переміг у Конкурсі)*

*Додаток 7 до Договору ДПП*

**Відомості про земельну ділянку**

*(площа, місце розташування, кадастровий номер)*

|  |  |
| --- | --- |
| Місце розташування об’єкту | Київська область, Бориспільський район, ДП МА «Бориспіль»;  Об’єкт розташований на частині земельної ділянки з кадастровим номером: 3220883200:02:004:0058 |
| Характеристика населеного пункту/регіону | Об’єкт знаходиться поза межами населеного пункту |
| Характеристики ринку праці населеного пункту/регіону | Об’єкт знаходиться поза межами населеного пункту |
| Наявність та опис існуючих об’єктів | Перелік всіх зареєстрованих об’єктів нерухомості на території вантажного терміналу:  1 Бізнес-центр вантажного терміналу, інв. №47565 (двоповерховий: 1 поверх – 749,3м2; 2 поверх – 793,5м2);  2 Склад тимчасового зберігання СТЗ №1,2,3, інв. №8308 (одноповерховий – 3087,7м2);  3 Склад тимчасового зберігання СТЗ №4,5, інв. №8306 (двоповерховий: 1 поверх – 806,7м2; 2 поверх – 82,0м2);  4 Склад тимчасового зберігання СТЗ №6,7, інв. №8301 (одноповерховий – 1118,4м2);  5 Склад тимчасового зберігання СТЗ №8, інв. №8307 (одноповерховий – 90,8м2);  6 Адміністративно-побутовий корпус, інв. №8302 (двоповерховий: 1 поверх – 123,5м2; 2 поверх – 117,9м2);  7 Майстерні СГМА з навісом для стоянки електронавантажувачів, інв. №5515, 5018 (одноповерховий – 479,9м2) |
| Власність на існуючі об’єкти | Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» |
| Утримання існуючих об’єктів | Станом на сьогодні об’єкти утримуються за рахунок власних коштів аеропорту. Бюджетне фінансування не передбачене.  Після укладання договору ДПП об’єкти будуть фінансуватися Приватним партнером. |
| Опис суміжної інфраструктури | Суміжні земельні ділянки:  - Київська митниця ДФС (площа земельної ділянки 0,1472 га, к/н: 3220883200:02:004:0071, цільове призначення - 03.01 для будівництва та обслуговування будівель органів державної влади та місцевого самоврядування) |
| Наявність бюджетного фінансування | Бюджетне фінансування відсутнє |
| Площа земельної ділянки, га | Частина земельної ділянки загальною площею 518,6847 га, що знаходиться в постійному користуванні Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» |
| Статус земельної ділянки | Тип власності – державна власність;  Власник – Київська обласна державна адміністрація;  Користувач – ДП МА «Бориспіль»;  Цільове призначення та вид використання – для розміщення та експлуатації будівель і споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій |
| Планування території | Станом на 30.05.2019 містобудівна документація відсутня |

*Додаток 8 до Договору ДПП*

**Розподіл Ризиків за Проектом**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | (*визначено у Розділі V Конкурсної документації*) |  |

**Розділ ІV. Висновок за результатами проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства**

**проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»**

1. **Інформація щодо проекту**
   1. *Стислий опис ініціатора пропозиції*

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

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

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

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

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

Для досягнення мети Проекту планується вирішити такі завдання:

провести модернізацію та технологічне переобладнання складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також трансформувати існуючі бізнес-процеси з оброблення вантажів, що дасть змогу збільшити об’єми обробки вантажів на 50% вже в перший рік експлуатації існуючого вантажного терміналу, та підвищити якість надання відповідних послуг;

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

*1.3. Інформація про об’єкт державно-приватного партнерства*

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

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

Задля реалізації Проекту приватному партнеру має бути передана земельна ділянка для будівництва нового вантажного терміналу в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», на строк, встановлений договором, укладеним у рамках ДПП. Дотримання вимог земельного законодавства України при реалізації Проекту в формі ДПП з урахуванням особливостей правового режиму земель аеропортів розглянуто у п. 5.12 Розділу І ТЕО (ст. 96 - 103). Враховуючи те, що відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство» (далі - Закон) порядок та умови набуття права на користування цією земельною ділянкою повинні бути визначені у конкурсній документації, такий порядок, а також джерела фінансування розроблення (виготовлення) землевпорядної документації та проведення її експертизи (в разі необхідності) буде визначено на етапі підготовки конкурсу на здійснення ДПП в разі схвалення цього висновку Мінекономрозвитку.

*1.5. Обґрунтування необхідності реалізації Проекту з огляду на загальносуспільні інтереси*

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

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

У ТЕО зазначено (ст. 9-10 та підрозділ 4 Розділу І ТЕО), що реалізація Проекту дасть змогу розв'язати проблеми, що відповідно до Національної транспортної стратегії до 2030 року притаманні транспортній галузі України в цілому та інфраструктурі переробки вантажів Міжнародного аеропорту «Бориспіль», зокрема:

брак фінансування;

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

високий рівень зношеності основних фондів;

низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики;

низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;

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

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

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

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

створити нові робочі місця у сфері транспорту;

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

*1.7. Відповідність мети Проекту пріоритетам державної політики у сфері транспорту*

Мета та завдання пропонованого Проекту повністю відповідають пріоритетам державної політики в сфері транспорту, зокрема Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка є основним документом розвитку транспорту й є базою для формування інших програмних документів у транспортній галузі, що обґрунтовано у підрозділі 4 Розділу І ТЕО (ст. 56 - 69 ТЕО). У Національній транспортній стратегії наголошується на необхідності збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконаленні правового механізму державно-приватного партнерства, посиленні взаємодії між державним та приватним сектором. Серед її пріоритетів - досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу, що зокрема вимагатиме: використання інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу; інтероперабельності транспортних систем у складі ланцюгів поставок; прискорення і забезпечення своєчасної доставки вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики; глобалізації трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів.

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

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

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

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

Проект відповідає вимогам законодавства до проектів у формі ДПП.

Так, Законом передбачено: надання прав щодо реконструкції та модернізації відповідних об'єктів ДПП та створення об'єктів ДПП з подальшим їх управлінням за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань; здійснення ДПП в межах встановленого терміну; передача приватному партнеру значної частини ризиків у процесі здійснення ДПП, зокрема, щодо будівництва (модернізації) об’єктів аеропортової інфраструктури, а також ризику забезпечення попиту на послуги, що надаватимуться в рамках його реалізації; внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства.

У той же час, у ТЕО зазначено (ст. 76-77), що сфера реалізації Проекту не відноситься до переліку сфер, у яких може застосовуватися державно-приватне партнерство, що визначені статтею 4 Закону. До сфер, в яких є можливим застосування ДПП, та які одночасно відносяться до діяльності аеропортів, належить тільки будівництво та/або експлуатація злітно-посадкових смуг на аеродромах. У той же час, запропонований Проект планується реалізувати у сфері будівництва та експлуатації аеропортів, оскільки ним передбачається будівництво (розширення), реконструкція та експлуатація окремих об’єктів інфраструктури аеропорту, що використовуються з метою наземного обслуговування. Отже, будівництво та експлуатація аеропортів не входить до переліку сфер застосування державно-приватного партнерства, який передбачений частини першої статті 4 Закону.

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

Приймаючи до уваги вищенаведене, Мінінфраструктури як державний партнер за договором ДПП, що укладатиметься в рамках державно-приватного партнерства, має право прийняти рішення про застосування ДПП у сфері будівництва та експлуатації аеропортів. Таке рішення створить правові підстави для реалізації запропонованого Проекту в рамках здійснення ДПП.

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

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

Інвестиційні витрати по Проекту визначені у підрозділі 7 Розділу І ТЕО   
(ст. 112 – 116). Розрахункова вартість Проектуоцінюється у сумі 21000,0 тис. дол. США, що дорівнює 617400,0 тис.грн. за обмінним курсом 29,4 грн./дол. США.

Інвестиційні витрати за Проектом здійснюватимуться протягом трьох років:

на першому році його реалізації - у проектні роботи у сумі 17640,0 тис. грн.;

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

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

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

Ініціатором Пропозиції за результатами сценарних розрахунків реалізації Проекту (ст. 136 – 150 ТЕО) запропоновано визначити строк дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у 25 років та уточнити його за результатами конкурсу з вибору приватного партнера для здійснення ДПП щодо цього Проекту. Зазначене обумовлюється наступним.

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

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

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

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

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

За песимістичними очікуваннями:

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

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

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

Чутливість Проекту по відношенню до зниження рівня доходів чи збільшення рівня експлуатаційних витрат для збереження Проекту у межах ефективності (при умові досягнення його окупності на періоді до 25 років та забезпечення приватному партнеру доходності на вкладений капітал на рівне не менше 12% річних) у великій мірі пояснюються тим, що Ініціатором Пропозиції запропоновано:

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

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

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

*1.11. Пропоновані джерела фінансування*

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

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

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

За результатами реалізації Проекту передбачено досягти таких результативних показників (ст. 137 ТЕО):

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

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

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

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

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

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

*2.3. Вигодоотримувачі*

Вигодоотримувачами Проекту є працівники існуючого вантажного терміналу, вітчизняний та зарубіжний бізнес, що користується авіаційними вантажоперевезеннями, ДП «МА «Бориспіль» та населення м. Бориспіль й України в цілому, яке отримає переваги від розвитку транспортної галузі.

*2.4. Соціальні та економічні вигоди і наслідки реалізації Проекту*

Соціальні та економічні вигоди і наслідки реалізації Проекту проаналізовані у підрозділі 8 Розділу І ТЕО (ст. 152 – 156). Обґрунтовано, що внаслідок реалізації Проекту буде досягнуто такі соціально-економічні результати:

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

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

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

підвищення кваліфікаційного рівня працівників шляхом проведення постійного навчання персоналу.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*2.5. Очікуваний вплив на навколишнє природне середовище*

Вплив Проекту на навколишнє середовище в цілому буде позитивним, оскільки приватний партнер сумлінно виконуватиме загальні зобов’язання, що встановлені для суб’єктів господарювання в сфері охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки. Зокрема, з метою реалізації Проекту в частині будівництва нового вантажного терміналу приватний партнер як суб’єкт господарювання і оцінки впливу на довкілля після підписання договору, в рамках здійснення ДПП, буде зобов’язаний забезпечити проведення оцінки впливу на довкілля запланованої діяльності з будівництва нового вантажного терміналу до прийняття рішення про провадження планованої діяльності. Зазначений обов’язок має бути відображено у договорі, що укладатиметься в рамках ДПП.

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

*3.1.* *Наявність альтернативних варіантів реалізації проекту*

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

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

Для підтвердження, що ДПП є найкращим способом реалізації Проекту, у ТЕО здійснено порівняння його реалізації на умовах ДПП з використанням інших альтернативних варіантів (за бюджетні кошти, за власні кошти Аеропорту). Проведений аналіз свідчить про те, що в умовах відсутності стійкого економічного росту та високого рівня соціального й боргового навантаження на державний бюджет, а також відсутності у держави Україна та, зокрема, у Міжнародного аеропорту «Бориспіль»» реальної можливості (принаймні у найближчі 1-4 роки) суттєво збільшити обсяг вантажоперевезень авіаційним транспортом через аеропорт «Бориспіль» (зокрема шляхом переорієнтування частини вантажів, які перевозяться авіаційним транспортом по існуючих світових маршрутах, із їх залученням у Міжнародний аеропорт «Бориспіль») найбільш ефективним для держави та суспільства України в цілому є варіант залучення інвестицій приватного партнера, перш за все з огляду на те, що Ініціатор Пропозиції має можливості суттєво збільшити обсяг міжнародних вантажоперевезень через аеропорт.

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

Додатково Ініціатором Проекту пропонується в рамках виконання договору, укладеного на умовах ДПП, щорічно здійснювати платежі на користь державного бюджету (плату за надання прав управління і створення об’єктів ДПП у розмірі щонайменше 25 млн. грн. на рік) з можливістю збільшення розміру цієї плати у разі, якщо прибуток від експлуатації вантажних терміналів перевищуватиме розрахований відповідно до ТЕО, та на користь Аеропорту (плату за використання інфраструктури аеропорту розмірі щонайменше 85 млн. грн. на рік) з подальшим збільшенням цієї суми на 5% щорічно протягом перших п’яти років його реалізації; по завершенню п’ятирічного періоду розмір цієї плати збільшуватиметься відповідно до зростання прибутку приватного партнера від експлуатації вантажних терміналів або зростання ВВП (ст. 123 ТЕО).

Поряд з наведеними вище аргументами на користь більш високої ефективності реалізації Проекту на умовах державно-приватного партнерства, існують й інші не фінансові переваги застосування ДПП, до яких слід віднести наявність у потенційного приватного партнера досвіду впровадження та експлуатації комплексів з вантажопереробки у складі сучасних аеропортів, організації ефективних логістичних систем та менеджменту, що створить умови для запровадження в Україні нової корпоративної культури у сфері обслуговування міжнародних авіа вантажів, сприятиме зниженню корупції і репутаційних вад у цій сфері. В рамках ДПП відшкодування інвестицій приватному партнеру здійснюється лише після завершення модернізації (створення) об’єкту ДПП та залежить від показників результативності його діяльності, які встановлені договором, укладеним в рамках ДПП. Отже, у цьому випадку приватний партнер буде мати стимули щодо прозорого здійснення закупівель з додержанням критерію «ціна-якість».

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

*4.1. Інформація про ризики*

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

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

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

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

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

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

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

**Перелік істотних ризиків здійснення ДПП**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категорія та під категорія ризику | Опис ризику | Вид/метод проведення оцінки | Внесок у фінансову модель | Прогнозований розподіл ризику |
| Юридичні ризики | | | | |
| Несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту | В Україні можливою є ситуація, коли документи дозвільного характеру видаються пізніше встановлених строків. Зазначене може негативно вплинути на реалізацію Проекту та відтермінувати строки його реалізації | Якісний |  | Приватний партнер |
| Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва нового вантажного терміналу | Законодавством України врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП. Водночас, процес передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та занадто бюрократизованим. | Якісний | - | Державний партнер |
| Складності здійснення оцінки впливу на довкілля | Оскільки процедура оцінки впливу на довкілля визначеної планової діяльності є відносно новою в Україні (введена в дію в грудні 2017 р.), то у зв’язку з відсутністю напрацьованої практики її застосування можуть виникнути ускладнення в процесі її проходження | Якісний | - | Приватний партнер |
| Технічні та технологічні ризики | | | | |
| Недооцінка витрат, що необхідні для модернізації існуючого та будівництва нового вантажного терміналу | При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики недооцінки інвестиційних витрат з реалізації робіт, що передбачені в рамках такого проекту. Зазначене призведе до збільшення обсягів інвестування та негативно вплине на фінансові показники Проекту | Якісний | - | Приватний партнер |
| Використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів у перевезенні вантажів | При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики використання приватним партнером в рамках такого проекту застарілого, або технологічно недосконалого обладнання, яке при його експлуатації негативно відіб’ється на надійності та якості послуг, що надаватимуться вантажним терміналом. Зазначене призведе до погіршення якості надання послуг та негативно вплине на імідж Аеропорту «Бориспіль» | Якісний | - | Приватний партнер |
| Комерційні ризики | | | | |
| Зростання цін на товари та послуги | Зростанням цін на обладнання та його комплектуючі, а також підвищенням цін на електроенергію та інші послуги, порівняно з передбаченими ТЕО , може негативно вплинути на фінансові показники реалізації Проекту | Кількісний, сценарний | збільшення рівня планованих (оцінених) Ініціатором Проекту експлуатаційних витрат у рамках Проекту на 5% призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 1,9 років | Приватний партнер |
| Неможливість збільшити щорічні обсяги вантаж опере-робки відповідно до прогнозованих в рамках цього ТЕО | Окупність Проекту для приватного партнера значною мірою залежить від обсягів вантажів, які будуть переправлятися через вантажні термінали, які будуть ним експлуатуватися. Разі, якщо приватний партнер не зможе забезпечити прогнозовані обсяги Проект буде для нього збитковим | Кількісний, сценарний | зменшення на 5% - порівняно з очікуваннями Ініціатора Проекту - щорічних обсягів вантажопереробки призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 6,61 років | Приватний партнер |
| Неможливість забезпечити щорічну динаміку зростання цін на обслуговуван-ня вантажів, як це передбачено ТЕО | Ціни на послуги в сфері вантажоперевезень в Україні є вільними й приватний партнер сам встановлюватиме їх відповідно до наявного попиту та ринкової кон’юнктури. Водночас, в разі підвищення цін може зменшитися попит на послуги, що надаватимуться приватним партнером з використанням терміналів, які він експлуатуватиме в рамках ДПП | Кількісний, сценарний | зменшення на 3% - порівняно з очікуваннями Ініціатора проекту - щорічної динаміки цін на обслуговування вантажів призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на на 3,19 років | Приватний партнер |
|  | **Фінансові та ринкові** |  |  |  |
| Девальвація національної валюти | В майбутньому можлива подальша девальвація української грошової одиниці, враховуючи слабкий стан економіки, збереження політичної нестабільності, відсутність істотних надходжень валюти від експорту та іноземних інвестицій, обмеженість валютних резервів тощо | Якісний |  | Приватний партнер |
| Інші ризики | | | | |
| Політичні ризики | Україна сьогодні знаходиться у політично нестабільному стані. У 10 областях оголошено воєнний стан. Наприкінці березня відбудуться вибори нового Президента України, восени – вибори нового Парламенту. Зазначене може призвести до ускладнень у реалізації Проекту | Якісний |  | Державний партнер |
| Націоналізація реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера | Націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна | Якісний |  | Державний партнер |
| Соціальний ризик | Залучення приватного партнера для реалізації інфраструктурних проектів у багатьох випадках викликає незадоволення населення, зокрема працівників підприємства, об’єкти якого передаються у ДПП. Це може викликати акти протестів тощо | Якісний |  | Приватний партнер |
| Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов’язань, передбачених Договором ДПП (надзвичайний стан, стихійні лиха, епідемії, тощо) | Сторони договору, укладеного в рамках ДПП, можуть не виконати свої зобов'язання за договором, укладеним в рамках ДПП, у випадку виникнення форс-мажорних обставин | Якісний |  | Розподіляються між сторонами |
| Випадкове знищення майна або його частини | Випадкове знищення майна або його частини може призвести до виникнення збитків, упущеної вигоди і витрат на відтворення знищеного або пошкодженого майна з боку приватного партнера | Якісний |  | Приватний партнер |
| Дострокове розірвання договору однією зі сторін | Дострокове розірвання договору однією зі сторін може призвести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту | Якісний |  | Розподіляються між сторонами |
| Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов’язань зі сторони державного або приватного партнера | Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов’язань зі сторони державного або приватного партнера може призвести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту | Якісний |  | Розподіляються між сторонами |
| Внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинуть на Проект | Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для державного, так і для приватного партнера | Якісний |  | ДП |

**Перелік ризиків здійснення ДПП, управління якими здійснює державний партнер**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Категорія та підкатегорія ризику | | | Опис ризику | Вплив ризику |  | Рівень/  ступінь впливу | Йомовірність настання | Підхід до управління ризиком |
|  | |  | **Юридичні ризики** | | | | | | |
| 1 | Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва нового вантажного терміналу | | | Законодавством України врегульовані питання передачі у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП. Водночас, процес передачі у користування земельних ділянок в Україні є тривалим та занадто бюрократизованим. | Може вплинути на графік реалізації Проекту (відтермінування початку будівництва нового вантажного терміналу у часі) |  | Середній | Середній | Для мінімізації цього ризику державний партнер при підготовці конкурсної документації має дослідити питання щодо складностей, які можуть виникнути при передачі земельної ділянки, необхідної для будівництва нового терміналу, у користування приватному партнеру. В разі, якщо цей процес є складним та тривалим, державним партнером у проекті договору, що укладатиметься в рамках ДПП, має бути передбачено збільшення строку дії відповідного договору в разі затримки з передачею приватному партнеру у користування земельної ділянки порівняно з термінами, передбаченими цим ТЕО.  Цей ризик оцінено як середній, оскільки будівництво нового вантажного терміналу буде здійснюватися приватним партнером на другому етапі виконання договору, укладеного в рамках ДПП, орієнтовно через 1,5 роки після його укладення. Тобто, приватний партнер матиме певний час для вирішення питання щодо земельної ділянки |
|  | |  | **Інші ризики** | | | | | | |
| 2 | Політичні ризики | | | Україна сьогодні знаходиться у політично нестабільному стані. У 10 областях оголошено воєнний стан. Наприкінці березня відбудуться вибори нового Президента України, восени – вибори нового Парламенту. Зазначене може призвести до ускладнень у реалізації Проекту | Може вплинути на графік реалізації Проекту (відтермінування початку окремих заходів в рамках Проекту) |  | Високий | Середній | У договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення загроз реалізації Проекту, причиною яких є загострення політичної ситуації в країні та відповідальність державного партнера за невиконання ним своїх зобов’язань за Договором ДПП |
| 3 | Націоналізація реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера | | | Націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна | Може унеможливити здійснення проекту га умовах ДПП |  | Високий | Незначний | Законодавство у сфері ДПП передбачає гарантії приватному партнеру від подібних ризиків.  Для нівелювання цього ризику такі гарантії мають бути відображені у договорі, укладеному в рамках ДПП |
| 4 | Внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинуть на Проект | | | Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для державного, так і для приватного партнера | Може погіршити умови реалізації Проекту |  | Середній | Середній | Відповідно до частини четвертої статті 20 Закону до прав і обов'язків сторін, визначених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, протягом строку його дії застосовується законодавство України, чинне на день його укладення. Зазначені гарантії поширюються на зміни цивільного і господарського законодавства, що регулює майнові права та обов'язки сторін, і не стосуються змін законодавства з питань оборони, національної безпеки, забезпечення громадського порядку, охорони довкілля, стандартів якості товарів (робіт, послуг), податкового, валютного, митного законодавства, законодавства з питань ліцензування та іншого законодавства, що регулює правовідносини, в яких не діють принципи рівності сторін (державного та приватного партнерів)..  У разі прийняття державними органами або органами місцевого самоврядування рішень, що порушують права приватних партнерів, збитки, завдані їм внаслідок прийняття таких рішень, підлягають відшкодуванню в повному обсязі. |

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

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

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

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

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

Оцінку зазначених ризиків було здійснено щодо впливу їх виникнення на подовження дисконтованого періоду окупності Проекту порівняно з базовим сценарієм розрахунків, який відображає очікування (плани) Ініціатора Пропозиції. Було виявлено, що настання Ризику 1 призведе до збільшення дисконтованого терміну окупності Проекту (DPP) до 29,34 років, настання Ризику 2 призведе до збільшення DPP до 25,92 років, настання Ризику 3 призведе до збільшення DPP до 24,63 років порівняно з дисконтованим періодом окупності для базового сценарію у 22,73 роки. Відповідно настання Ризику 1 призведе до збільшення дисконтованого строку окупності Проекту на 6,61 років, Ризику 2 - на 3,19 років, Ризику 3 - на 1,9 років.

Ініціатором Пропозиції запропоновано покласти на приватного партнера такі ризики: несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту; виникнення складностей із здійсненням оцінки впливу на довкілля; недооцінка витрат, що необхідні для модернізації існуючого та будівництва нового вантажного терміналу; використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів у перевезенні вантажів; неможливість збільшити щорічні обсяги вантаж переробки вантажів відповідно до прогнозованих в рамках ТЕО; неможливість забезпечити щорічну динаміку зростання цін на обслуговування вантажів, за темпами, як це передбачено у ТЕО; девальвація національної валюти; можливі соціальні ризики; випадкове знищення майна або його частини.

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

Для мінімізації ризиків реалізації Проекту, які покладаються на державного партнера в рамках цього Проекту, у ТЕО пропонується (ст. 199 -201) при підготовці конкурсної документації дослідити питання щодо складностей, які можуть виникнути при передачі земельної ділянки, необхідної для будівництва нового терміналу, у користування приватному партнеру. В разі, якщо цей процес є складним та тривалим, державним партнером у проекті договору, що укладатиметься в рамках ДПП, має бути передбачено збільшення строку дії відповідного договору в разі затримки з передачею приватному партнеру у користування земельної ділянки порівняно з термінами, передбаченими цим ТЕО. Крім того, у договорі, що укладатиметься в рамках ДПП, мають бути чітко визначені дії сторін в разі виникнення загроз реалізації Проекту, зокрема тих, причиною яких є загострення політичної ситуації в країні.

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

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

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

Реалізація зазначеного Проекту не вимагає державної підтримки.

**6.** **Інформація про форму здійснення державно-приватного партнерства**

У ТЕО проаналізована можливість застосування для реалізації запропонованого Проекту всіх передбачених Законом «Про державно-приватне партнерство» форм здійснення ДПП (Розділ ІV ТЕО).

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

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

Крім того, Проектом не передбачається здійснення оплати за управління майном державним партнером на користь приватного партнера.

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

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

Крім того, ДП «МА «Бориспіль», відповідно до Закону України «Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» включено до Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, але можуть бути корпоратизовані.

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

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

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

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

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

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

У той же час, одним з об’єктів, який пропонується передати приватному партнеру за договором, укладеним в рамках ДПП, є існуючий вантажний термінал, який не є цілісним майновим комплексом, а входить до складу єдиного цілісного майнового комплексу Міжнародного аеропорту «Бориспіль».

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

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

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

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

Відповідно до пункту статті 13 Закону та за результатами проведення аналізу ефективності пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства проекту «Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль», що подана ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» Мінінфраструктури вважає за доцільне здійснення державно-приватного партнерства щодо Проекту.

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

сформувати перелік об’єктів вантажного терміналу, що знаходяться на балансі Міжнародного аеропорту «Бориспіль»», який планується передати у державно-приватне партнерство; впорядкувати та відновити технічну документацію щодо цих об'єктів;

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

В. о. Міністра Ю. ЛАВРЕНЮК

**Розділ V. Пропозиція щодо розподілу ризиків відповідно до результатів аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Категорія та під категорія ризику** | **Опис ризику** | **Розподіл ризику** |
| *Юридичні ризики* | | |
| Несвоєчасне отримання приватним партнером документів дозвільного характеру, необхідних для реалізації Проекту | Виникнення ситуації, за якої документи дозвільного характеру видаються пізніше встановлених строків. Виникнення зазначеної ситуації негативно впливає на реалізацію Проекту та призводить до відтермінування строків його реалізації | Приватний партнер |
| Складності з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, що необхідна для будівництва нового вантажного терміналу | Затримка з передачею у користування приватному партнеру земельної ділянки, яка необхідна для здійснення ДПП, а також надання сервітутів задля забезпечення доступу Приватного партнеру до цієї ділянки.  (*Відповідальність Державного партнера за виникнення цього ризику врегульована у проекті Договору ДПП*) | Державний партнер |
| Складності здійснення оцінки впливу на довкілля | Процедура оцінки впливу на довкілля визначеної планової діяльності є відносно новою в Україні (введена в дію в грудні 2017 р.) у зв’язку з відсутністю напрацьованої практики. В процесі її застосування у Приватного партнера можуть виникнути ускладнення, які можуть призвести до відтермінування строків реалізації Проекту | Приватний партнер |
| *Технічні та технологічні ризики* | | |
| Недооцінка витрат, що необхідні для модернізації існуючого та будівництва нового вантажного терміналу | При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики недооцінки інвестиційних витрат з реалізації робіт, що передбачені в рамках такого проекту. Зазначене може призвести до збільшення обсягів інвестування, що негативно вплине на фінансові показники Проекту | Приватний партнер |
| Використання обладнання та технічних заходів, які є ненадійними та призведуть до проблем з обслуговуванням клієнтів у перевезенні вантажів | При реалізації будь-якого проекту можуть виникнути ризики використання Приватним партнером в рамках такого проекту застарілого, або технологічно недосконалого обладнання, яке при його експлуатації негативно відіб’ється на надійності та якості послуг, що надаватимуться з використанням вантажного терміналу. Зазначене може призвести до погіршення якості надання послуг та негативно вплинути на імідж Аеропорту «Бориспіль» | Приватний партнер |
| *Комерційні ризики* | | |
| Зростання цін на товари та послуги | Зростання цін на обладнання та його комплектуючі, а також підвищення цін на електроенергію та інші послуги, порівняно з передбаченими на момент підписання Договору ДПП, може негативно вплинути на фінансові показники реалізації Проекту | Приватний партнер |
| Неможливість збільшити щорічні обсяги вантажопереробки відповідно до зобов’язань Приватного партнера за Договором ДПП | Окупність Проекту для Приватного партнера значною мірою залежить від обсягів вантажів, які будуть переправлятися через вантажні термінали, які будуть ним експлуатуватися. У разі, якщо Приватний партнер не зможе забезпечити прогнозовані обсяги, Проект може стати для нього збитковим | Приватний партнер |
| Неможливість забезпечити динаміку зростання цін на обслуговування вантажів порівняно з очікуваннями Приватного партнера | Ціни на послуги в сфері вантажоперевезень в Україні є вільними й приватний партнер сам встановлюватиме їх відповідно до наявного попиту та ринкової кон’юнктури. У той же час в разі підвищення цін може зменшитися попит на послуги, що надаватимуться Приватним партнером з використанням терміналів, які він експлуатуватиме відповідно до Договору ДПП, що негативно відіб’ється на прибутковості Проекту | Приватний партнер |
| *Фінансові та ринкові* | | |
| Девальвація національної валюти | В майбутньому можливою є девальвація української грошової одиниці в разі низьких темпів економічного розвитку, відсутності істотних надходжень валюти від експорту та іноземних інвестицій, обмеженості валютних резервів тощо | Приватний партнер |
| *Інші ризики* | | |
| Політичні ризики | Політичні ризики в принципі можуть виникнути внаслідок зміни влади в Україні зважаючи на тривалий термін реалізації Проекту | Державний партнер |
| Націоналізація реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна приватного партнера | Націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна потенційно є можливими зважаючи на тривалий термін реалізації Проекту | Державний партнер |
| Соціальний ризик | Залучення приватного партнера для реалізації інфраструктурних проектів у багатьох випадках викликає незадоволення населення, зокрема працівників підприємства, об’єкти якого передаються у ДПП. Потенційно це може викликати акти протестів тощо | Приватний партнер |
| Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов’язань, передбачених Договором ДПП (надзвичайний стан, стихійні лиха, епідемії, тощо) | Сторони Договору ДПП можуть не виконати свої зобов'язання за договором, укладеним в рамках ДПП, у випадку виникнення форс-мажорних обставин | Спільна відповідальність Приватного та Державного партнера в разі виникнення цього ризику визначена у Договорі ДПП |
| Випадкове знищення майна або його частини | Випадкове знищення майна або його частини може призвести до виникнення збитків, упущеної вигоди і витрат на відтворення знищеного або пошкодженого майна з боку Приватного партнера | Приватний партнер |
| Дострокове розірвання Договору ДПП однією зі сторін | Дострокове розірвання Договору ДПП однією зі сторін може призвести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту | Спільна відповідальність Приватного та Державного партнера в разі виникнення цього ризику визначена у Договорі ДПП |
| Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов’язань зі сторони державного або приватного партнера | Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов’язань зі сторони Державного або Приватного партнера може призвести до збитків іншої сторони при реалізації Проекту | Спільна відповідальність Приватного та Державного партнера в разі виникнення цього ризику визначена у Договорі ДПП |
| Внесення змін до чинного законодавства, які негативно вплинуть на Проект | Внесення окремих змін до чинного законодавства може негативно вплинути на фінансові показники його реалізації як для Державного, так і для Приватного партнера | Державний партнер |