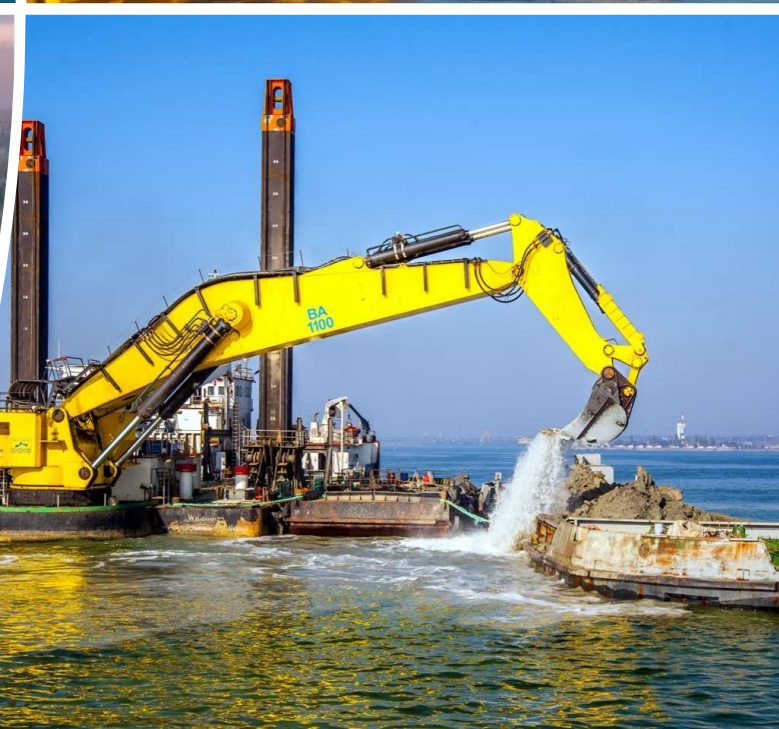


РОЗВИТОК СТРАТЕГІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Реконструкція та утримання Бузько-
Дніпровсько-лиманського каналу та суміжної
інфраструктури портів і терміналів

(Миколаївська область)

2021



Об'єкт інвестицій

Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (БДЛК) — водний шлях у північно-західній частині Чорного моря, призначений для проходу суден до ключових портів і терміналів Миколаївського регіону



- Збудований за часів СРСР
- Загальна довжина — 81,368 км
- Кількість колін — 12
- Оголошена прохідна осадка суден — 10,3 м
- Ширина — 100 м
- Навігаційна глибина — 11,2 м
- Обмеження судноплавства суден довжиною більш ніж 230 м і шириною 32,5 м

Галузева політика

пріоритети державної політики у сфері морського транспорту

Національна економічна стратегія	Національна транспортна стратегія	Стратегія розвитку морських портів
Стратегія передбачає: - реалізацію транспортного потенціалу України, в тому числі шляхом забезпечення принципів інтероперабельності транспортних систем у складі ланцюгів міжнародних перевезень - підвищення мінімального рівня ефективності в портах до 70 відсотків, збільшення переробки в портах до 192 млн. тон на рік	Стратегія передбачає: - розбудову глибоководних морських портів - поліпшення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів	Стратегія передбачає розвиток БДЛК: - на коротко-, середньострокову перспективу реконструкція з метою організації цілодобового двостороннього руху суден - на довгострокову перспективу реконструкція із забезпеченням прохідної осадки судна з вантажем до 13,3 метра, а також модернізація та розвиток причальної лінії для забезпечення повноцінного використання глибин каналу

Однак, світові тренди укрупнення флоту, вимагають збільшення глибини на каналі до 15 метрів, що створить можливості для обробки суден типу Panamax в портах Миколаїв, Ольвія та інших терміналах розташованих на БДЛК

Кумулятивний ефект проєкту

потенціал для розвитку транспортної логістики південно-центрального регіону України

Реалізація проєкту дозволить навантажувати на причалі судна довжиною 230 м з водотоннажністю до 80 тис. тон, що створить передумови для модернізації гідротехнічної інфраструктури портів Миколаївського регіону, розвитку існуючих та будівництва нових терміналів.

Миколаївський регіон представлений десятками підприємств портового сектору, потенційно зацікавлених у розвитку БДЛК.

Порти і термінали Миколаївського регіону	Кількість причалів	Макс глибина, м
ТОВ "Дунайська судноплавно-стивідорна компанія"	2	10,5
ТОВ "Стівідорна Компанія Нікмет-Термінал"	4	10,5
Філія ПАТ "Державна продовольчо-зернова корпорація України" Миколаївський портовий елеватор	1	9,0
ТОВ "Нікморсервіс Ніколаєв"	1	10,5
ТОВ "Южная Стівідорінг Компанія Лімітед"	1	10,5
ТОВ "Стівідорна інвестиційна компанія"	1	10,5
ТОВ "Нова європейська компанія"	1	10,5
ТОВ "Метал Стівідорінг Компанія"	1	10,5
ТОВ "Європейська транспортна стівідорна компанія"	1	10,5
ТОВ "Грінтур-ЕКС"	1	10,5
ТОВ "Евері"	1	10,5
ТОВ "Глобал-Інвест"	1	10,5
Вантажний термінал ТОВ "Порт Очаків"	5	7,35
Дніпро-Бузький морський порт ТОВ "Миколаївський глиноземний завод"	5	11,5
ТОВ "Миколаївське підприємство "Термінал Укрхарчозбутсировина"	2	11,5
ТОВ "Сільськогосподарське підприємство "НІБУЛОН"	3	6,4
ПАТ "Чорноморський суднобудівний завод"	7	9,0
ДП "Миколаївський морський торговельний порт"	1	10,5
ТОВ "Суднобудівний завод "Океан"	1	10,0
ТОВ "Юг-Докер"	2	10,5
ДП "Стівідорна компанія Ольвія"	7	11,2
ТОВ "Компанія Євровнешторг"	1	11,20
ДП "Укроборонсервіс"	1	10,50
Філія "МРП" ПАО "СК "Укррічфлот"	7	5,7

Світовий досвід

реалізація проєктів з розвитку об'єктів гідротехнічної портової інфраструктури з залученням приватного капіталу



Аргентина



- ▶ **Локація:** Ріо Парана / Ріо де ля Плата
- ▶ **Об'єкт:** канал Еміліо Мітре
- ▶ **Форма контракту:** концесія
- ▶ **Період:** 1995 - 2021
- ▶ **Розмір інвестицій:** \$ 2,1 млрд.
- ▶ **Діяльність:** реконструкція (днопоглиблення), експлуатаційне утримання, стягнення збору



Еквадор



- ▶ **Локація:** Гуякіль / Гуякіль Порт Терміналз
- ▶ **Об'єкт:** підхідний канал
- ▶ **Форма контракту:** ДПП на умовах FVOT
- ▶ **Період:** 2019 - 2043
- ▶ **Розмір інвестицій:** \$ 782 млн.
- ▶ **Діяльність:** реконструкція (днопоглиблення), експлуатаційне утримання, фінансування



Бангладеш



- ▶ **Локація:** Калапара / Патуакалі / порт Пайра
- ▶ **Об'єкт:** канал Раднабад
- ▶ **Форма контракту:** концесія
- ▶ **Період:** 2019 – дані відсутні
- ▶ **Розмір інвестицій:** дані відсутні
- ▶ **Діяльність:** реконструкція (днопоглиблення), експлуатаційне утримання



Туреччина



- ▶ **Локація:** Стамбул
- ▶ **Об'єкт:** канал Стамбул (проєктний)
- ▶ **Форма контракту:** ДПП на умовах VOT
- ▶ **Період:** дані відсутні
- ▶ **Розмір інвестицій:** від \$ 9,3 до 14,6 млрд.
- ▶ **Діяльність:** капітальне будівництво, експлуатаційне утримання

Джерела фінансування

державно-приватне партнерство як найбільш оптимальний інструмент залучення фінансування

Проєкт передбачає наступні напрямки інвестиційної діяльності, які мають бути забезпечені договірними зобов'язаннями приватного партнера:

- Проєктування
- Реконструкція (днопоглиблюванні роботи)
- Фінансування (за попередніми оцінками очікувана вартість робіт складає близько \$ 500 млн.)
- Експлуатація і технічне обслуговування протягом строку ДПП
- Справляння канального збору (БДЛК) для компенсації інвестицій протягом строку експлуатаційного утримання

Бізнес-модель проєкту відповідає усім нормативним ознакам державно-приватного партнерства:

- Утворення та/або будівництво об'єкту ДПП, а також управління таким об'єктом (проєкт передбачає реконструкцію та утримання каналу)
- Довгостроковість від 5 до 50 лет (проєкт передбачає орієнтовний строк окупності – більше 15 років)
- Передача приватному партнеру частини ризиків в процесі здійснення ДПП (проєкт передбачає передачу щонайменше ризиків з фінансування та будівництва)
- Внесення приватним партнером інвестицій

Однак, впровадження проєкту обумовлюється необхідністю внесення змін до законодавства. Зокрема, такі зміни стосуються (а) скасування обмежень щодо віднесення каналів до об'єктів ДПП, (б) можливості справляння канального збору на користь приватного партнера у якості компенсації інвестицій, а також (в) спрощення процедур будівництва на землях водного фонду в межах акваторій морських портів та судноплавних шляхів

Ініціювання та підготовка проєкту

розробка техніко-економічного обґрунтування реалізації проєкту ДПП вимагає залучення значних фінансових ресурсів

Розглядаються два варіанта, які б дозволили уникнути навантаження на державні фінансові джерела:

Технічна допомога МФО

- ▶ Україна має успішний досвід підготовки та реалізації інфраструктурних проєктів за допомогою міжнародних фінансових організацій (МФО)
- ▶ у якості прикладу зазначеної опції можна навести два концесійних проєкти в портах Ольвія та Херсон, а також нещодавно започатковані проєкти в портах Чорноморськ та Бердянськ
- ▶ фінансування підготовки проєкту здійснюється за рахунок МФО та АМПУ, яке підлягає повній компенсації переможцем конкурсу

Приватна ініціатива

- ▶ законодавством про ДПП передбачена процедура, за якою потенційні інвестори розробляють техніко-економічне обґрунтування проєкту за рахунок власних ресурсів
- ▶ у разі позитивного висновку аналізу ефективності проєкту, оголошується конкурс з визначення приватного партнера
- ▶ очікується інтерес з боку як портових операторів Миколаївського регіону, так і міжнародних компаній, що спеціалізуються на розвитку морської гідротехнічної інфраструктури

Законодавча база

реалізація проєкту вимагає внесення змін до законів і підзаконних актів

Суть змін	Акти законодавства	Очікуваний ефект
▶ Можливість передачі морських каналів в межах проєктів ДПП ▶ Можливість справляння канального збору на користь приватного партнера ▶ Скасування необхідності прав на землю для будівництва гідротехнічних споруд ▶ Комплексне врегулювання відносин щодо створення штучних земельних ділянок (передбачено Законом про морські порти)	▶ Закон про морські порти ▶ Закон про морські порти ▶ Наказ Міністерства інфраструктури № 316 ▶ Земельний та водний кодекси, КТМ, Закон про регулювання містобудівної діяльності ▶ Новий закон про штучно-створені земельні ділянки	▶ Будівництво нових терміналів, поглиблення акваторій портів Миколаївського регіону ▶ Збільшення вантажообігу портів регіону у 2 рази ▶ Інвестиційні кошти в економіку в обсязі понад \$ 1,5-2 млрд ▶ Створення 1000+ робочих місць ▶ Розвантаження автодоріг Миколаївської області

Наведені зміни є обов'язковою умовою для ініціювання проєкту, проте не виключається необхідність підготовки й інших, не менш важливих ініціатив до законодавства