

ЗЯТИНА Д. В.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри господарського права і процесу,
кандидат юридичних наук, доцент

ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОРЯДКУ РОЗРАХУНКУ КОНЦЕСІЙНИХ ПЛАТЕЖІВ ПРИ КОНЦЕСІЇ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Згідно із Законом України «Про концесії» від 16.07.1999 р. концесійні платежі — плата, обумовлена у концесійному договорі, яку вносить концесіонер за право створення (будівництва) та (або) управління (експлуатації) об'єктів, що надаються в концесію.

Питання щодо розміру концесійних платежів та порядку їх сплати при наданні цілісних майнових комплексів морських портів в концесію є одним з пріоритетних.

На сьогоднішній день особливості сплати концесійних платежів врегульовані Методикою розрахунку концесійних платежів, що затверджена Постановою КМУ від 12 квітня 2000 р. № 639, Типовим концесійним договором, затвердженим Постановою КМУ від 12 квітня 2003 р. № 643. Відповідно до п. 10 Типового концесійного договору розмір концесійних платежів не залежать від результатів господарської діяльності концесіонера.

Це означає, що портовий оператор (концесіонер), незалежно від результатів своєї господарської діяльності із настанням терміну сплати концесійних платежів, має здійснити відповідну плату концесіодавцю. І, як наочно демонструє судова практика, несвоєчасна та неповна сплата концесійних платежів та внесення інвестицій, що передбачені концесійним договором, неодноразово ставали підставами для розірвання концесійних договорів. Це, зокрема, підтверджується Постановою Вищого господарського суду України від 6 лютого 2012 р. у справі № 52/179 в якій зазначено, що «...суди попередніх інстанцій дійшли вірного висновку щодо порушення відповідачем істотних умов концесійного договору в частині внесення одноразового фінансового внеску до бюджету міста в розмірі 9 000 000 грн., внесення концесійних платежів, погашення кредиторської заборгованості та страхування об'єкта концесії. Зазначені порушення концесіонером своїх зобов'язань за концесійним договором є істотними, в зв'язку з чим наявні правові підстави для розірвання цього договору в порядку, передбаченому ч. 2 ст. 651 Цивільного кодексу України». (Постанова Вищого господарського суду України від 6 лютого 2012 року у справі № 52/179 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/21340780>).

Водночас, не дивлячись на те, що законодавчі положення закріплюють правило відповідно до якого концесійні платежі не залежать

від результатів господарської діяльності концесіонера, практика реалізації концесійних проєктів доводить, що в окремих випадках існують об'єктивні економічні обставини, що мають бути враховані при стягненні концесійних платежів. Підтвердженням цього є Рішення Господарського суду м. Києва від 21.09.2010 р. у справі № 45/189 відповідно до якого відповідачу було надано відстрочку оплати концесійних платежів шляхом перенесення їх оплати до моменту досягнення підприємством позитивного фінансового результату від господарської діяльності (прибутку), але не більш ніж на два роки з моменту набрання рішенням законної сили (Рішення набрало законної сили 15.11.2010 р.). (Рішення Господарського суду м. Києва від 21.09.2010 р. у справі № 45/189 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/12012891>).

Слід враховувати той факт, що законодавцем встановлена можливість в деяких випадках надання пільг та дотацій по сплаті концесійних платежів згідно із Порядком визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умов їх надання, затвердженому Постановою КМУ від 13 липня 2000 р. № 1114. Водночас такі пільги можуть надаватися тільки концесіонерам збиткових і низькорентабельних об'єктів концесії, що мають важливе соціальне значення.

У зв'язку із вищезазначеним видається обґрунтованим при визначенні розміру концесійних платежів в морських портах (в першу чергу це стосується концесійних платежів за право на створення (будівництво) об'єкта концесії) застосовувати двоскладову формулу їх розрахунку, що буде залежати від рівня вантажообігу портового оператора. Така практика розрахунку концесійних платежів повністю відповідає європейській. Отже, концесійний платіж має включати:

1) фіксовані регулярні платежі за використання території, що надає для реалізації концесійного проєкту (встановлюються в фіксованому розмірі, або у відсотковому відношенні до вартості території, виходячи з її площі);

2) регулярні «гнучкі» платежі, розмір яких розраховується, виходячи із показників вантажообігу збудованого об'єкта концесії в тоннах або TEU (Кифак А. Концессия: международный опыт и украинское законодательство // Порты Украины. — 2012. — № 9. — С. 40).

Такий підхід дозволяє індивідуалізувати порядок розрахунку рівня концесійних платежів, пристосувати його до особливостей господарської діяльності портового оператора. І застосування такого порядку розрахунку в сукупності із вимогами щодо необхідності для портового оператора забезпечити мінімальний рівень вантажообігу дозволяє говорити про те, що і держава в будь-якому разі отримує концесійний платіж. В даному разі задовольняються інтереси як концесієдавця, так і концесіонера — адже і у першого, і у другого є стимул до максимізації

рівня вантажообігу. Для концесієдавця — це призведе до збільшення концесійних платежів, а для концесіонера — до швидкого повернення вкладених інвестицій та збільшення прибутків.

ХАЙМІНОВА Ю. В.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри національної економіки,
кандидат економічних наук, доцент

ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ФІНАНСОВИХ ВІДНОСИН В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Фінансові відносини підприємств морського бізнесу відображаються в грошових потоках, які характеризують їх різноманітні та різнобічні взаємозв'язки (Гудзь О. Є. Сучасний методологічний вимір траєкторії фінансових відносин в аграрній сфері України / О. Є. Гудзь [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://agrofin.com.ua/files/gudz_16.pdf). Управління фінансовими відносинами засновано на фінансовому механізмі, який включає фінансові методи, важелі і нормативне, законодавче та інформаційне забезпечення. Фінансовий механізм управління діяльністю підприємств в сфері портової діяльності слід розглядати у сукупності з фінансовим механізмом на рівні держави. На макрорівні фінансовий механізм розглядається, як система встановлених державою форм та методів організації фінансових відносин. Важлива роль в системі управління фінансовим механізмом належить нормативно-правовому забезпеченні (Дідик Л. М. Фінансовий механізм управління діяльністю підприємства / Л. М. Дідик [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ua/ua/prgokaf/%D0%94%D1%960%B4%D0%B8%D0%BA-2.pdf>).

З прийняттям Закону України «Про морські порти України», за оцінками експертів, здійснені певні кроки в реформуванні портової галузі. Одним з позитивних моментів розвитку конкурентного середовища є лібералізація ціноутворення в сфері надання послуг з перевалки (Реформа набирає темпы / Порты Украины. — 2014. — № 1. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.portsukraine.com). Законом України «Про морські порти України» визначено, що тарифи на послуги, які надаються у морському порту, крім спеціалізованих, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником (Закон України «Про морські порти України» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013. — № 7. — Ст. 65). Наказом Міністерства інфраструктури від