

Стосовно передачі об'єктів портової інфраструктури у концесію слід зазначити, що відповідно до Закону «Про концесії», у концесію можуть передаватися виключно ті об'єкти, які прямо включені в перелік, затверджений Кабінетом Міністрів України. Таким чином, для того щоб кожен конкретний об'єкт портової інфраструктури міг бути переданий в концесію відповідно до Закону України «Про морські порти України», даний об'єкт повинен бути попередньо включений в перелік, затверджений Кабінетом Міністрів України. Відповідних змін до переліку об'єктів, що можуть передаватися в концесію не внесено.

Таким чином, питання передачі у оренду та концесію об'єктів портової інфраструктури ще потребують ретельного вивчення та доопрацювання.

Штуца В. М.

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

ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У МОРЕГОСПОДАРСЬКИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ

У сучасних умовах бурхливого розвитку світової торгівлі, близько 90 % якої здійснюється за участю морського транспорту, торговельні порти стають активною частиною дуже динамічного конкурентного середовища, що сприяє виникненню великої кількості нових економічних завдань, які для економіки України набувають ще більшого значення у зв'язку з тим, що вона відіграє важливу роль для ряду країн як транзитна територія.

На сьогоднішній день основним стримуючим чинником розвитку портового комплексу України залишається нестабільність та неврегульованість нормативно-законодавчої бази у даній сфері господарювання. Також, актуальною залишається необхідність лібералізації податкового законодавства.

За оцінками Мінінфраструктури, для того, щоб успішно відреагувати на усі внутрішні та зовнішні виклики сьогодення портовій галузі потрібні інвестиції в гідротехніку, наземну інфраструктуру, створення штучних земельних ділянок, у розмірі мінімум 25 млрд. грн. у середньостроковій перспективі. Враховуючи розмір річного чистого прибутку 18 державних портів, самостійно за рахунок власних коштів реалізувати заплановані реформи вдасться лише за 10 років. Однак часу на очікування немає, ресурси потрібні вже сьогодні. Інакше з кожним роком Україна буде відставати від конкурентів.

Тривалий час правова база була сповнена протиріч, що часто ставало причиною конфліктів. Поступово в галузі назріла необхідність радикальної реформи, метою якої є залучення вантажів для підвищення конкурен-

госпроможності українських портів, оскільки динаміка є невтішною. Також, гостро стоїть проблема зносу існуючої портової інфраструктури.

27 червня 2012 р. був прийнятий Закон «Про морські порти України», який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах.

У числі головних нововведень Закону – зняття заборони на оренду причалів і питання приватизації об'єктів портової інфраструктури. Раніше Закон «Про оренду державного та комунального майна» встановлював пряму заборону на оренду причалів. Закон «Про морські порти України» передбачає внесення змін до Закону «Про оренду державного та комунального майна», яким причали морських портів виключено з переліку об'єктів, що не підлягають передачі в оренду. Що стосується приватизації, то претендувати на неї може орендар, який здійснив поліпшення майна вартістю не менше 25 % його залишкової вартості.

Крім того, Законом передбачено створення Реєстру морських портів України (електронна база даних, яка, крім відомостей про порти, буде включати перелік причалів та морських терміналів, а також портових операторів та послуг, які вони надають) з вільним і безкоштовним доступом.

Закон «Про морські порти України» також регулює структуру управління морськими портами, встановлює державну монополію на деякі види портових послуг та багато іншого.

На підготовку до портової реформи було відведено рік. До 14 червня 2013 р. всі 18 морських торговельних портів України мають бути реорганізовані. Порти стають територіями, де будуть працювати підприємства різних форм власності на умовах концесії, оренди та інших інвестиційних договорів. Замість державних підприємств буде створено ДП «Морська адміністрація портів» з філіями на місцях. Під його керівництво перейдуть стратегічні об'єкти, такі, як акваторії, причальні стінки, підхідні канали і все, що пов'язане з судноплаством і безпекою мореплавства.

Однак, мета реформи не тільки в розмежуванні адміністративних і господарських функцій, але й у залученні в цей сектор капіталу. При цьому держава ставить завдання залучити компанії світового рівня. Проте є великі сумніви, що іноземний капітал «потече в українські гавані».

Це пов'язано з тим, що вищезгаданий Закон має багато суперечностей. Він, вирішуючи деякі відомі проблеми, створює величезну кількість нових і, досі, невідомих проблем. Громадські обговорення законопроекту, які проводилися для прийняття цього Закону у другому читанні у Верховній Раді, не відображали всього спектру думок усіх зацікавлених осіб. Крім того, слабкість нинішньої системи виконавчої влади не дозволить повністю реалізувати навіть ті позитивні моменти, які в Законі є. Серйозним недоліком цього Закону є те, що він у деяких положеннях суперечить Конституції України. Наприклад, порушує гарантії місцевого самоврядування в частині розпорядження землею. Згідно Закону, землями портів

буде розпоряджатися Уряд, а не місцеві ради. Однак, згідно ст. 142 Конституції, розпорядження землею є матеріальною і фінансовою основою місцевого самоврядування. Це в свою чергу дає можливість звертатися до Конституційного суду з конституційним поданням про визнання неконституційності деяких положень Закону «Про морські порти України», що в свою чергу дає можливість визнати його не відповідність Конституції.

З урахуванням вищесказаного в Закон необхідно внести зміни, в тому числі, в першу чергу, щодо збереження морських портів у державній власності як об'єктів, що мають стратегічне значення для України, і накласти заборону на відчуження майна морських портів. Крім того, багато хто пропонує відмовитися від створення Адміністрації морських портів. Існує думка, що при такій надбудові буде неможливо оперативно управляти складним портовим господарством. Також необхідно переглянути порядок передачі об'єктів портової інфраструктури. Закон «Про морські порти України» пропонує віддавати в оренду без тендеру на 49 років об'єкти портової інфраструктури за залишковою вартістю. Це може призвести до непоправного: скупки портів задешево, і подальшого їх знищення.

У підсумку слід зазначити, що вирішення проблем залучення інвестицій у морегосподарський комплекс України слід розпочати з вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює його діяльність. Це дозволить залучити до співпраці та розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу іноземних та вітчизняних інвесторів, перевізників різних видів транспорту та, головним чином, безпосередньо вантажовласників.

Примаченко І. Ф.

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

НАЦІОНАЛЬНІ ПРОЕКТИ В МОРЕГОСПОДАРСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Вагому роль у стратегії післякризового розвитку України й модернізації реального сектору економіки відіграє розбудова транспортної галузі. Протягом 2012 р. було сформовано законодавче підґрунтя для подальшого впровадження реформ на різних видах транспорту та здійснено низку практичних дій, зокрема такі як ухвалення Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. № 4709-VI та прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» від 15 листопада 2012 р. № 1055, якими здійснено розмежування функцій державного управління та господарської діяльності, що дало можливість без приватизації державного майна передавати в оперативне управління інвесторам об'єкти портової інфраструктури, включаючи певні засоби механізації, та розвивати її за рахунок залучених коштів.