

ВПРОВАДЖЕННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ ЗЕМЕЛЬНИМИ ДІЛЯНКАМИ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Україна – морська держава, яка має системне значення для європейського регіону. Сьогодні Україна другий найбільший експортер зернових та кукурудзи – і п'ятий найбільший експортер пшениці у світі [5, с. 7]. Важливість розвитку портової галузі України у функціонуванні української економіки важко переоцінити. З підписанням Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, Україна активно наближає своє законодавство до норм європейського законодавства. Портова галузь не є виключенням і на теперішній час також перебуває у процесі змін та перетворень форм управління, наближаючись до кращих європейських практик. Світовим банком відзначено, що існуюча модель управління портом в Україні не відповідає міжнародній практиці та навряд чи принесе у майбутньому стільки економічних благ, скільки можна було б отримати за умови ведення більш упорядкованої моделі управління портом [5, с. 12].

Найпоширенішою та домінантною моделлю управління портом у світі на початку ХХІ століття, безперечно, є модель «порт-лендлорд», яка існує у кількох варіантах залежно від рівня децентралізації та самостійності портової адміністрації, традицій країни, що розглядається, або рівня залучення землевласника до подальшого розвитку та розширення портової діяльності [5, с. 19].

Міжнародний досвід отримання однорідного та законного контролю над портовими землями свідчить, що портові адміністрації контролюють портову землю у вигляді таких форм права власності (користування): договір оренди чи концесії, договір планування землекористування чи певна форма довірчої власності. Так, найпростішим способом (шляхом) встановлення контролю над портовими землями є експропріація земель у нинішніх власників та передача права власності адміністрації порту, або опосередковано через концесію, договір оренди чи існуючі форми довірчої власності (порти Антверпена та Роттердама). У кількох країнах портові та прибережні райони перебувають під захистом як «суспільне надбання», яке технічно не може бути власністю когось, а отже, не продається, портова адміністрація може утримувати землю лише як довірчу власність громади (концепція «спеціального округу», яка використовується у США та Японії для відведення до резерву земельних ділянок для господарської діяльності портів, не зважаючи на кордони муніципалітетів та округів). Дані європейських морських портів показують, що приблизно третина портових адміністрацій наразі має такі пріоритетні права на купівлю землі, розташованої на

території порту [6, с. 7]. Обмін земель – ще одна форма відчуження земель, коли земля є цінною для розвитку порту та передається місцевим органам влади заради політичної та фінансової підтримки розвитку портів. Та, одночасно, може бути елементом угоди, як приклад, укладеної між адміністрацією порту Роттердам, містом Роттердам та урядом Нідерландів під час розробки проекту «Масфлакте II» з розширення (утворення) штучних земель. Сам проект «Масфлакте II» – проект утворення штучних земель, що є одним зі способів поступового розширення контролю над портовими землями. За інформацією Європейської організації морських портів, більш ніж половина європейських портових адміністрацій не володіють портовими землями, але вони можуть покладатися на законодавчу базу, яка надає портовим адміністраціям право управляти землею від імені власника (власників). Приватна власність на землю є обмеженою [6, с. 11].

Досвід розвинених країн світу поступово впроваджується і на українські портові землі. Так, Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року одним із пріоритетних завдань визначено створення на законодавчому рівні умов для розвитку морських портів України із застосуванням моделі управління «порт-лендлорд», визначення потенційних територій морських портів України для розвитку, перегляду генеральних планів населених пунктів та детальних планів територій у межах та за межами населених пунктів для цілей розвитку портових потужностей та припортової інфраструктури тощо [2].

Упродовж 2019–2020 років Міністерством інфраструктури України, за участю Міжнародної фінансової корпорації (IFC, Група Світового банку) та Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) проведено конкурс та підписано з переможцями конкурсу договір концесії майна державних підприємств «Херсонський морський торговельний порт» та «Спеціалізований порт «Ольвія» [4].

17 жовтня 2019 року доповнено Цивільний кодекс України новим способом забезпечення зобов'язань – правом довірчої власності. Раніше інститут довірчої власності був лише речовим правом, похідним від права власності, і міг виникнути лише на підставі укладеного договору управління майном або на підставі закону. Сьогодні ж інституту довірчої власності присвячений параграф восьмий загальної частини Цивільного кодексу України щодо забезпечення виконання зобов'язань [1]. Аналізуючи вищевказані зміни, необхідно відзначити, що для реалізації та застосування права довірчої власності на практиці в Україні, перш за все необхідно узгодити між собою норми параграфу восьмого Цивільного кодексу України та привести земельне законодавство щодо відчуження землі у відповідність з ним. Вважається, що більш вдалим та наближеним до українських реалій, які склалися у морських портах сьогодні, є залучення інвестицій для розвитку портів через механізм, передбачений Законом України «Про індустриальні парки» [3].

Ініціаторами створення індустриальних парків можуть бути органи державної влади, органи місцевого самоврядування, юридичні або фізичні особи, які мають право на створення індустриальних парків на

землях державної, комунальної чи приватної власності згідно з цим Законом. Він передбачає значно кращий механізм для забезпечення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності територій, активізації інвестиційної діяльності, створення нових робочих місць, розвитку сучасної виробничої та ринкової інфраструктури, однак з точки зору наближення до моделі управління портом «порт-лендлорд», як порт-землевласник – ні.

Модель управління портом «порт-лендлорд» для українських портів необхідна у першу чергу для можливості здійснення раціонального та системного планування портових земель. Оскільки управління земельними ділянками розподілене між декількома власниками – органами місцевої влади, державою та приватними власниками, у більшості випадків відведення органами місцевої влади у власність або користування суб'єктам господарювання земельних ділянок, як у морських портах, так і навколо них здійснюється без узгодження з портовою адміністрацією, органом управління – Міністерством інфраструктури України щодо планів перспективного розвитку порту. Така ситуація не забезпечує планомірність розвитку морського порту та призводить до освоєння останніх на розсуд землекористувача (як приклад, концентрація декількох однотипних перевантажувальних терміналів в морському порту (зернові, контейнерні вантажі) без урахування планів перспективного розвитку морського порту, що може призвести до простою таких терміналів, внаслідок дефіциту необхідного вантажопотоку). Саме у цьому контексті Україна значно відстає від основних світових тенденцій управління морським портом. Відсутня суттєва властивість моделі «порт-лендлорд» – контроль над портовими землями, а це – значні недоотримані доходи держави.

На підставі вищевикладеного, аналізуючи кращий світовий досвід управління портом, вбачається за доцільне визначення на законодавчому рівні механізму управління земельними ділянками усіх категорій та форм власності у межах морського порту за портовою адміністрацією. При цьому, вибір правильного вектору розвитку управління портом має супроводжуватись не лише окремими елементами кращого світового досвіду, а й включати симбіоз ключових принципів (стандартів) належного адміністрування, які застосовують демократичні держави для ефективного управління та досягнення результату.

Список використаної літератури:

1. Цивільний кодекс, 2003. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 461.
2. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.
3. Про індустріальні парки: Закон України від 21.06.2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 59. Ст. 2365.
4. Підписано перший договір концесії, 2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31977.html>

5. Світовий банк. Вдосконалення управління портовою галуззю України Консолідація контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-ленлорд»: світовий досвід і перспективи реформування в українському контексті. Київ, 2020. 74 с.
6. Trends in EU ports governance. ESPO. Brussel, 2016. 26 p. URL: https://www.espo.be/media/espopublications/Trends_in_EU_ports_gouvernance_2016_FINAL_VERSION.pdf

Ключові слова: морські порти, модель управління, державне управління, стратегія розвитку, приватні інвестиції, портові землі, модель управління портом.

Ключевые слова: морские порты, модель управления, государственное управление, стратегия развития, частные инвестиции, портовые земли, модель управления портом.

Key words: seaports, governance structure, state authority, strategy of development, marine industry, private investments, port lands, port management model.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ СЕРГІЙОВИЧ

*Навчальний центр фахівців морського транспорту,
кандидат політичних наук*

ЧОРНОМОРСЬКИЙ БАСЕЙНОВИЙ ЄВРОРЕГІОНАЛІЗМ: ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ

Регіональний підхід до вирішення проблем, встановлення практик взаємодії та співробітництва з метою якнайкращого використання та збереження морських просторів є давно відомим і практиці, і теорії міждержавних відносин. Європейський регіон є одним з яскравих прикладів гарно побудованої співпраці у багатьох сферах, ураховуючи морську діяльність та торговельне мореплавання. Ефективні механізми та кращі практики, сформовані у сферах захисту та дбайливого і ефективного використання морських просторів цілком обґрунтовано можуть бути застосовані у регіоні Чорного моря. Тут перетинаються інтереси багатьох держав, а значущість морської діяльності у басейні Чорного моря викликає необхідність подальшого удосконалення правового регулювання відносин, які при цьому виникають, і ставить завдання забезпечення економічної раціональності та екологічної безпеки її здійснення на глобальному (міжнародно-правовий вимір), регіональному (євроінтеграційний вимір) і національному (регіональний і міжрегіональний вимір в межах України) рівнях.

Зміцнення регіональних зв'язків в умовах європейської інтеграції і процесів глобалізації відбувається, зокрема, «внаслідок поглиблення процесів економічної, політичної і суспільної інтеграції». При цьому, процес інтеграції здійснюється, зокрема, «шляхом поглиблення транскордонного співробітництва або в рамках єврорегіонів» [1]. Особливу