

вноваження делеговані законом), однак не є ані органом місцевого самоврядування, ані органом державної влади, що з урахуванням системного тлумачення ст. 18 та ст. 171 КАСУ дає змогу зробити висновок, що предметна підсудність справ щодо оскарження обов'язкових постанов по порту у зазначеному кодексі не визначена. У зв'язку з цим повинно застосовуватись правило ч.5 ст. 18 КАСУ: у разі невизначеності цим Кодексом предметної підсудності адміністративної справи така справа розглядається місцевим адміністративним судом за вибором позивача (тобто або місцевим загальним судом як адміністративним, або окружним адміністративним судом).

Необхідно порекомендувати суб'єктам господарювання та іншим особам щодо оскарження обов'язкових постанов по порту звертатись саме до окружних адміністративних судів, що зумовлено більш швидким розглядом справ у цих судах (на практиці), а також більшим професіоналізмом суддів, зумовлених їх саме адміністративно-правовою спеціалізацією.

Література

1. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс / под ред. Ю. Н. Оборотова. — О. : Фенікс, 2011. — 436 с.
2. Постанова Вищого господарського суду України від 13 січня 2011 р. по справі № 20/202-09-5341 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/13650363>
3. Постанова Вищого адміністративного суду України від 05 березня 2013 р. по справі № К/9991/8051/12 [Електронний ресурс]. // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/29964492>

Зятіна Д. В.,

*доцент кафедри господарського права і процесу, к.ю.н.,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОКРЕМІ РИЗИКИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЕКТІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Як відомо, 15 жовтня 2012 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності» згідно з якою 18 морських портів

України можуть передаватися в концесію з можливістю реалізації декількох концесійних проєктів в кожному порту. Концесія є оптимальним механізмом залучення інвестицій в морські порти.

Згідно із Законом України «Про концесії» від 16.07.1999 р. концесія — надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Отже, виходячи із вказаного визначення, концесія може передбачати як будівництво нових об'єктів (у світовій практиці — *greenfield concession*), так і здійснення концесійної діяльності на базі існуючих об'єктів (у світовій практиці — *brownfield concession*).

Згідно із Методикою розрахунку концесійних платежів, затвердженою Постановою КМУ від 12 квітня 2000 р. № 639, концесійний платіж за право на управління (експлуатацію) цілісним майновим комплексом розраховується, виходячи із вартості майна, що передається в концесію. Також Методика визначає порядок розрахунку концесійних платежів за право на створення (будівництво) об'єкта концесії. Вказується, що концесійний платіж за право на створення (будівництво) об'єкта концесії розраховується виходячи з експертної оцінки його майбутньої вартості. Слід зазначити, що такий підхід законодавця до визначення розміру концесійних платежів за право на створення об'єкта концесії слід вважати несправедливим та таким, що не стимулює потенційного інвестора до вкладання коштів у будівництво. Для підвищення рівня зацікавленості інвесторів в укладанні договорів концесії доцільним є удосконалення чинної Методики розрахунку рівня концесійних платежів. Для цього, з урахуванням зарубіжного досвіду, необхідно поділити концесійний платіж за право на створення (будівництво) об'єкта концесії на дві складові, де одна частина — це фіксований платіж за використання території концесіонером, а інша — це

платіж, що змінюється в залежності від вантажообігу збудованого об'єкта концесії. Видається, що такі правила розрахунку є більш справедливими та враховують індивідуальні показники кожного терміналу, що дозволяє знизити ризики концесіонера по сплаті концесійних платежів особливо на початкових стадіях концесійних проєктів.

Також концесієдавці можуть встановлювати розмір концесійних платежів після ретельної оцінки інших джерел фінансових надходжень від концесій наприклад таких, як податки. Останні, зазвичай, генерують більше доходів для концесієдавців упродовж життєвого циклу концесії, ніж концесійні платежі [1, с. 30].

Щодо концесії на управління (експлуатацію), то головний ризик, пов'язаний із передачею в концесію об'єктів вже наявної інфраструктури, полягає у правильності оцінки вартості цієї інфраструктури. Адже активи, що передаються в концесію, досить часто можуть бути у значно гіршому стані, ніж первісно зазначається та таким чином від концесіонера вимагається набагато більше інвестицій для ефективного та прибуткового функціонування концесійного проєкту. Саме тому ретельна та точна оцінка вартості активів, що передаються у концесію, є однією з головних передумов її майбутньої ефективності.

Що стосується строків концесійних договорів, то Європейський Союз пропонує визначати максимальний період концесії до 30 років [2, с. 5]. Як відзначають спеціалісти такий строк є оптимальним, адже «... не завжди концесіонер здійснює роботи таким чином, що портова адміністрація буде задоволена. Водночас, достроково припиняти договори концесії доволі важко, оскільки виникають багато складних питань, наприклад щодо відшкодування шкоди по інвестиціям і т.п.» [3, с. 52]. Закон України «Про морські порти України» визначив строк оренди, а за змістом Закону і договорів концесії в морських портах — до 49 років, що відрізняється від загальноприйнятої європейської практики. Така норма Закону «Про морські порти України» кореспондує із положеннями Закону України «Про концесії», де вказано що концесія укладається на строк від 10 до 50 років, і обґрунтовується тим фактом, що більш тривалий строк концесійного договору стимулює концесіонера вкладати більше інвестицій. Водночас, загальне правило щодо строку дії договору концесії до 30 років з можливістю його продо-

вження дозволить знизити ризики держави, пов'язані із неналежним виконанням концесіонером умов договору концесії.

Також необхідно враховувати той факт, що підвищені ризики концесіонера зумовлюються тим, що окремі способи зниження підприємницьких ризиків в договорах концесії не можуть бути застосовані. Адже, відповідно до умов концесійного договору концесіонер, зазвичай, не має права скорочувати чисельність працівників, існують обмеження щодо дій по реорганізації підприємств в рамках концесійних проектів. Також згідно із ст. 20 Закону України «Про концесії» «передача об'єктів у концесію не зумовлює перехід права власності на цей об'єкт до концесіонера та не припиняє права державної чи комунальної власності на ці об'єкти». Це обмежує право концесіонера на передачу об'єкта концесії у заставу, наприклад, з метою отримання кредиту для розвитку діяльності в рамках концесії. Саме тому держава має запроваджувати окремі заходи зниження підприємницьких ризиків інвесторів, зокрема шляхом надання більш дешевих кредитів, створення стимулюючих умов діяльності в морських портах, наприклад, це може бути зроблено шляхом відновлення режимів спеціальних економічних зон в морських портах.

З огляду на велику значущість морських портів як для економіки регіону, так і для економіки держави в цілому необхідно враховувати та за можливістю мінімізовувати всі ризики, пов'язані із концесійною діяльністю в морських портах — як з боку концесіодавців, так і з боку концесіонерів.

Література

1. James Leigland The Rise and Fall of Brownfield Concessions. But Some Signs of Recovery After a Decade of Decline // Working paper No. 6. — 2008.
2. C. Theys & T. Notteboom Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices // Journal of International Logistics and Trade. — vol. 8. — no. 1. — 2010. — pp. 13-40.
3. Кто хозяин в порту Гамбург // Порты Украины. — 2012. — № 9. — С. 52-54.