

**Котлубай В. О.**

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

## **ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕДАЧІ В ОРЕНДУ ТА КОНЦЕСІЮ ОБ'ЄКТІВ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

17 травня 2012 р. Верховна Рада прийняла Закон України «Про морські порти України». Визначимо основні ключові зміни, що встановлені вищезазначеним Законом щодо об'єктів портової інфраструктури.

Закон України «Про морські порти України» передбачає можливість приватизації об'єктів портової інфраструктури, крім стратегічних об'єктів в межах морських портів.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України», до об'єктів приватизації належать (Новачини Закону о морских портах // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://jurliga.ligazakon.ua/blogs\\_article/102.htm](http://jurliga.ligazakon.ua/blogs_article/102.htm)):

1. Єдині майнові комплекси та акції публічних акціонерних товариств (ПАТ), створених у процесі реорганізації на базі підрозділів морських портів. Закон про порти свідчить, що зазначені об'єкти (у разі приватизації 100 % акцій ПАТ) підлягають продажу на конкурентних засадах. Умови конкурсу з продажу єдиного майнового комплексу можуть передбачати оренду причалів та земельних ділянок, на яких розміщені причали і сам комплекс на строк до 49 років.

2. Рухоме майно. Якщо щодо орендованого майна прийнято рішення про приватизацію, орендар має право на його викуп, якщо поліпшення такого майна були зроблені на суму не менш ніж 25 % від його залишкової вартості майна на момент приватизації.

3. Акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, створених на базі єдиних майнових комплексів.

Закон України «Про морські порти України» містить ключову зміну, що вступить в силу з 13.06.2013 р., в частині об'єктів оренди, зокрема, причали виключені з переліку об'єктів, що не можуть передатися в оренду. Закон України «Про морські порти України» передбачає, що будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів відбувається на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених Законом. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури здійснюватиметься на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, а також інших інвестиційних договорів.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» Кабінет Міністрів повинен затвердити Порядок компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Передбачається, що така компенсація буде здійснюватися на договірній основі. Такі договори укладатимуться Адміністрацією морських

портів України з інвесторами (ствідорними компаніями). У Порядку доцільно передбачити, що питання компенсації може бути як предметом окремого договору, так і частиною договору оренди, концесії чи іншого договору на створення або реконструкцію об'єкта портової інфраструктури. Адже будь-який інвестор захоче заздалегідь розуміти, як йому будуть повертатися інвестиції, тим більше що при портовому будівництві мова, як правило, йде про мільйонні суми (Как будут компенсировать инвестиции в стратегические объекты портовой инфраструктуры // [Електронний ресурс].–Режим доступу: <http://www.ank.odessa.ua/site/legaladvice.php?aid=29&topid=17&viewid=455>).

Фахівцями морської галузі розглядається багато варіантів повернення коштів інвесторам:

- повне або часткове звільнення від сплати окремих портових зборів;

- зарахування сум внесених інвестицій в суму концесійної або орендної плати;

- зарахування сум внесених інвестицій в суму плати за послуги, які надаватимуться Адміністрацією морських портів України або іншими державними підприємствами, установами, організаціями інвестору тощо.

Проте досі так і не розроблено дієвого механізму, який міг би бути покладений в основу Порядку компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

На думку автора, такий механізм повинен включати такі умови:

- мотивацію потенційних інвесторів у вкладанні коштів у модернізацію, реконструкцію та нове будівництво об'єктів портової інфраструктури;

- повну компенсацію вкладених коштів інвесторам;

- визначення конкретних строків повернення вкладених коштів інвестору.

Якщо говорити про передачу в оренду об'єктів портової інфраструктури то необхідно зазначити наступне. Враховуючи умови розрахунку орендної плати (який здійснюється згідно з Методикою розрахунку орендної плати за державне майно та пропорції її розподілу, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 1995 р. N 786); відсутність будь-яких умов у Законі України «Про морські порти України» щодо обов'язкового інвестування зі сторони орендаря у розвиток орендованих ним об'єктів портової інфраструктури, орендарю з економічної та правової точки зору недоцільно вкладати кошти у розвиток орендованих ним об'єктів портової інфраструктури. Для орендаря, з економічної точки зору, доцільним буде використання майна, що перебуває в оренді до повного його зносу, що у свою чергу є не прийнятним для Адміністрації морських портів України – власника цих об'єктів.

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-