

## **КОТЛУБАЙ В. О.**

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

### **ПЕРЕДУМОВИ ПРОДОВЖЕННЯ ПОРТОВОЇ РЕФОРМИ**

Україна є єдиною серед країн СНД, де реформування портового сектора здійснюється повільними темпами і де найдовше використовувався державна модель управління портом, при якій всі аспекти його діяльності контролювалися державою.

Відсутність достатньої уваги з боку уряду до потреб портової галузі, і в зв'язку з цим, відповідно, відсутність необхідних реформ стало однією з причин, чому Україна почала втрачати свої позиції на ринку світової морської торгівлі, відбулася часткова переорієнтація вантажопотоків, що проходять тепер в обхід території, це знизило можливість України конкурувати з іншими морськими державами.

Іноземна практика показує, що конкуренція між портами в регіональному або навіть світовому масштабі обумовлює природне скорочення кількості державних портів у зв'язку з їх низькою ефективністю. Це призводить до того, що конкурентні умови ринку портових послуг ставлять адміністрації портів перед необхідністю передачі комерційних функцій приватному сектору і зосередження на адміністративних і регуляторних завданнях.

З прийняттям Закону України «Про морські порти України» реформа відбулася. Були розділені адміністративні та господарські функції. У кожному порту були створені два державні підприємства — філія АМПУ і власне державна стивідорна компанія.

Тим не менш, на сьогоднішній день деякі фахівці галузі вважають, що дана реформа негативно позначилася на портовій галузі. Основними фактами, які наводять на користь даного твердження, є негативні показники роботи портової галузі за підсумками 2013 р. Звідси результатом є зареєстрований у Верховній Раді України законопроект № 4431 про ліквідацію Адміністрації морських портів, яка зараз контролює інфраструктуру українських портів. Пропонується повернути все майно цього підприємства на баланси державних портових операторів, які були реорганізовані попередньою владою.

Однак, на нашу думку, повернення до попередньої моделі управління портами є не до кінця продуманим рішенням, адже це в свою чергу ще більше знизить конкурентоспроможність наших портів на міжнародній арені, внаслідок відсутності логічності, послідовності і передбачуваності дій уряду.

Для прийняття рішення відносно того, що портова реформа призвела до негативних наслідків розвитку портової галузі,

спочатку необхідно визначитися з її перевагами та недоліками для усіх учасників портової діяльності. Так до переваг слід віднести (Закон про порти — платформа для стратегій і реформ // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/news/zakon-pro-porti-platforma-dlya-strategiy-i-reform-rosiyskoj-ukraini>):

- перспективні можливості для інвесторів, з отриманням вигоди всім тим, хто сьогодні фінансує будівництво нової інфраструктури в портах;
- можливість здійснювати інвестиції в інфраструктуру портів на принципах концесії з використанням довгострокової оренди (49 років), при якій земля не підлягає продажу, і повертається адміністрації порту по закінченню концесійного періоду;
- заохочення діяльності приватного сектора в широкому спектрі операцій, пов'язаних з портовою діяльністю та звільнення господарюючих суб'єктів, що працюють в порту від бюрократичного контролю державних установ;
- підвищення зацікавленості приватного сектора в збільшенні вантажообігу портів, в наслідок потенційної можливості його залучення в будівництво та експлуатацію портових об'єктів;
- лібералізація портових тарифів;
- перехід до сучасної моделі управління портами, прийнятої в багатьох країнах світу тощо.

Серед негативних аспектів портової реформи слід зазначити, у першу чергу, те, що з прийняттям Закону «Про морські порти України» за рамками правового поля залишилися річкові та рібні порти. Це також пов'язано з новими нормативними документами, що регулюють процес формування портових тарифів, з яких також було вилучено рібні порти.

Невирішеним також залишається питання, пов'язане з механізмом доступу інвесторів на умовах концесії (у першу чергу, це стосується оформлення необхідного пакету документів).

Також нова портова адміністрація не справляється з підготовкою необхідних нормативних документів у сфері своєї діяльності та узгодженням своїх взаємовідносин з іншими суб'єктами у транспортній сфері.

Слід зазначити, що наведені основні проблемні питання, що склалися у портовій галузі у результаті проведення портової реформи, носять більш технічний характер і можуть бути вирішені за допомогою необхідних змін та доповнень до існуючої законодавчої бази без втрати тих переваг, що були отримані.

Так, необхідно внести зміни до Закону України «Про морські порти України» стосовно пільгового режиму передачі у концесію інвесторам майна, що орендується. Доцільно розглянути питання щодо можливості отримання частини коштів від портових зборів у місцеві бюджети з метою їх заінтересованості у розвитку портів. Необхідно повернути до правового поля рібні та річкові порти.

Таким чином, необхідно не відкидати портову галузь назад відміною портової реформи, а спрямовувати роботу уряду та відповідних міністерств на удосконалення правового забезпечення функціонування портової галузі та вирішення інших проблем технічного та економічного характеру, з якими вона зіткнулася на шляху свого розвитку.

### **ПРИМАЧЕНКО І. Ф.**

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

## **ДО ПИТАННЯ ПРО ІНВЕСТИЦІЙНУ ПРИВАБЛИВІСТЬ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Повноцінне функціонування господарюючих суб'єктів України, підвищення конкурентоспроможності національного виробництва, забезпечення збалансованості економічного розвитку нині неможливий без приливу інвестицій. Останні визначають процес економічного зростання держави в цілому і тому сталий економічний розвиток українського суспільства значною мірою залежить від обсягу інвестицій.

Організація інвестиційної діяльності України потребує регулювання інвестиційного процесу як на макроекономічному, так і на мікроекономічному рівнях. Для створення відповідного інвестиційного клімату в країні ухвалювали законодавчі акти та підписували відповідні міжурядові угоди. Так, початком створення інвестиційного клімату було ухвалення законодавчих актів: Директиви Ради 85/611/ЄС «Про узгодження законів, підзаконних та адміністративних положень, що стосуються інститутів спільного (колективного) інвестування в цінні папери, що підлягають обігу (ICI)» від 20 грудня 1985 р. та Закону України «Про режим іноземного інвестування» від 19 березня 1996 р. № 93/96-ВР та ін. В останньому були чітко визначені суб'єкти, об'єкти інвестування, права, гарантії, компенсації з відшкодування збитків тощо.

В Україні поступово створювалися макро- і мікроекономічні умови для залучення міжнародних інвестицій. Інвестиції в економіку України завжди мали місце з початку незалежності, хоча можливо і не в такому обсязі, який необхідний для розвитку нашої країни.

Статистичні дані свідчать про зростання інвестицій в економіку України до 2008 р. включно і про істотне скорочення обсягів інвестування з 2009 р. Так, у 2005 р. обсяг прямих інвестицій становив 7843,1 млн. дол., в 2009 р. — 4436,6 млн. дол., за січень-вересень 2011 р. 3680,3