

*Кирилюк О.**

ПЕРСПЕКТИВИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПОРТОВІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

В останні роки значно зменшилася зацікавленість інвесторів в українському портовому секторі.

Державний портовий сектор знаходиться в критичному стані внаслідок неефективного використання та відсутності належного фінансування.

Система управління державними портами засвідчила свою неспроможність швидко приймати рішення, пов'язані із залученням нових грузопотоків, модернізацією виробничих можливостей та оптимізацією фінансово-господарської діяльності.

З метою забезпечення рентабельності українських пароплавств слід створити сприятливий інвестиційний клімат в державному портовому секторі.

Умови та порядок співпраці державного та приватного секторів покликаний врегулювати Закон України «Про державно-приватне партнерство».

Цей Закон закладає основи реалізації нових інфраструктурних проектів у ряді сфер, у т.ч. будівництва та експлуатації портів.

Аналіз світового досвіду свідчить про те, що приватні інвестиції є тим джерелом, яке найбільш часто використовується для фінансування інфраструктурних проектів.

Україна має найбільшу кількість морських портів у Азовсько-Чорноморському басейні, які забезпечують перевалку 40% вантажів цього регіону.

Наразі морські порти України не можуть бути приватизовані в силу забезпечення стратегічної, економічної та соціально-політичної безпеки держави.

Наявна невідповідність між темпами росту портової інфраструктури та об'ємами грузообороту свідчать про необхідність залучення інвестицій в морські порти в цілях їх повноцінного розвитку та з урахуванням інтересів держави і потенційних інвесторів [1].

Підвищена складність розробки інвестиційних проектів та їх висока вартість примушують державу шукати альтернативні шляхи їх фінансування.

В портовій сфері для реалізації масштабних капіталомістких проектів застосовується договір концесії.

Так, за Законом України «Про концесії» договір концесії визначається як договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб [4].

Держава таким чином залишається власником майна, а на приватні структури покладається обов'язок повного та своєчасного фінансування. В той же час питання управління такими інвестиційними проектами вирішуються спільно органами державної влади та представниками бізнесових структур шляхом використання моделі державно-приватного партнерства (ДПП).

* студентка 4 курсу спеціальності «міжнародне право» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Забара І.М.

Основною проблемою у сфері ДПП виступає узгодження інтересів сторін.

На даний момент залучення приватного капіталу в українські порти відбувається на основі двосторонніх угод стивідорних компаній з начальниками портів. Такі угоди повинні обов'язково пройти процедуру узгодження у Міністерстві транспорту та зв'язку України. Двостороння співпраця набуває форму спільної, державно-приватної діяльності [2; 3].

ДПП передбачає поділ сфер впливу в портах. Надання морських послуг (швартування судна та виведення його з порту, безпека мореплавства) та стягнення портових зборів належить до відання дирекції порту. Начальник порту несе відповідальність за безпеку праці і дотримання санітарних та екологічних норм. Натомість стивідорні компанії займаються завантажувально-розвантажувальними роботами, будівництвом і модернізацією терміналів, оновленням обладнання, спорудженням складських приміщень та забезпеченням належних умов збереження вантажів. Слід також звернути увагу на те, що на стивідорні компанії покладається обов'язок повною мірою використовувати потужності терміналу, який знаходиться в її управлінні [5; 6].

Вантажоволодільці та стивідорні компанії укладають договори про перевалку вантажів безпосередньо.

При спільному управлінні в рамках ДПП прибуток розподіляється між стивідорною компанією та портом в певних пропорціях, які визначаються для кожного конкретного випадку окремо. Оренда портів, які знаходяться у власності Фонду держмайна, гарантує державі грошові надходження у вигляді 70% від її оплати згідно з Законом України «Про оренду державного та комунального майна».

Зважаючи на збільшення попиту на портові послуги, порти в Україні важко назвати збитковими [7].

Концепція ДПП передбачає поділ досі єдиного майнового комплексу портів. У ньому виділяють спеціалізоване майно (акваторія порту, гідротехнічні споруди, засоби навігаційного забезпечення тощо), яке не підлягає відчуженню у приватну власність та не може бути предметом договору оренди. Натомість до другої складової майнового комплексу належить усе те майно, що може бути передано в концесію, оренду чи управління.

Залучення приватних стивідорних компаній до діяльності портів має аналоги застосування у багатьох країнах світу. Відмінність полягає в умовах, на яких держава погоджується долучати приватні інвестиції в портовий бізнес.

Існує дві моделі ДПП:

1. Модель ВТО (build-transfer-operate), яка передбачає створення інвестором нового об'єкта, передача його державі за умови відшкодування понесених витрат та експлуатація таких об'єктів на умовах договору оренди;

2. Brownfield contract, що являє собою контракт на розбудову, відбудову чи модернізацію існуючих об'єктів, які перебувають у державній власності.

Українські стивідорні компанії швидше підуть другим шляхом. Оскільки будівництво портової інфраструктури вимагає величезних капіталовкладень.

Наразі існує цілком реальна можливість залучення китайських інвесторів до приведення українських портів у відповідність із світовими стандартами щодо здійснення масштабних перевезень вантажів. Ряд двосторонніх домовленостей, підписаних главою держави у Китаї у вересні цього року передбачає у тому числі і розвиток портової сфери.

Усі наведені факти свідчать про те, що лише системний підхід до проблеми ДПП, і в першу чергу концесій, дозволить створити фінансово-економічний інститут, покликаний забезпечувати інвестування та гарантування приватних інвестицій в портовому бізнесі.

Література

1. Афанасьева О.К. Критерии эффективной реализации отношений собственности в морских портах // Развитие методов управления и хозяйствования на морском транспорте: Сб. научн. трудов. – Одесса: Изд-во ОНМУ, 2005. - №23. – С. 36-44.
2. Белицкая А.В. Правовые формы государственно-частного партнерства в России и зарубежных странах // Государство и бизнес. – 2009. – №2 (20). – С. 17-22.
3. Государственно-частное партнерство и развитие портов Украины. Материалы круглого стола – <http://trans-port.com.ua/index.php?newsid=996>
4. Закон України «Про концесії» // Відомості Верховної Ради. – К., 1999. - №41. – С.25-29.
5. Краев В.И., Пантина Т.А. Экономическая оценка инвестиций на водном транспорте. – Спб.: Изд-во СПбГПУ, 2003. – 299 с.
6. Морозов А.Ю. Финансирование инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры морских портов. Автореф. дисс. к.э.н. – М., 2007. – 32 с.
7. Ницевич А.А. Частные инвестиции в портах Украины // Порты Украины. – 2006. - №3. – С. 15-18.