

### Анотація

*Драпайло Ю. З.* Поняття и место портового комплекса в системе отраслей экономики Украины: экономико-правовой аспект. — Статья.

В статье исследуется понятие и место портового комплекса в системе отраслей экономики Украины. Рассматриваются понятия «хозяйство», «народное хозяйство», «отрасль экономики», «хозяйственный комплекс» и их соотношение. Обосновывается необходимость выделения отдельной отрасли экономики — отрасли портового хозяйства.

*Ключевые слова:* хозяйство, экономика, отрасль экономики, хозяйственный комплекс, портовая отрасль.

### Summary

*Drapaylo Y. Z.* The notion and place of port sector in system of economics sectors economic-legal aspect. — Article.

The notion and place of port sector in system of economics sectors are examined in the article. The notions of «economy», «national economy», «economic sector», «economic complex» and their correlation are analyzed. Necessity of separation of port sector is argued by the author.

*Keywords:* economy, economic sector, economic complex, port sector.

УДК 336.531

*Д. В. Зятіна*

## ЗАХОДИ СТИМУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ

Прийняття Закону України «Про морські порти України» [1] є важливим етапом на шляху реформування портової галузі України. Глобалізаційні економічні процеси, посилення конкуренції на ринку портових послуг, розвиток міжнародної торгівлі ставлять перед державою завдання вдосконалення системи управління портами із необхідністю передання комерційних функцій приватному сектору, а повноважень з управління та контролю за портовою діяльністю — державі.

Однією з найбільш важливих проблем портового сектора є недостатнє фінансування розвитку інфраструктури морських портів, неефективна модель менеджменту, застаріла матеріально-технічна база, що не дозволяє портам України бути достатньо конкурентоспроможними на міжнародному рівні. Саме тому основним напрямом реформ, що проводяться, має бути пошук шляхів максимального залучення інвестицій в морські порти.

Метою статті є аналіз норм Закону України «Про морські порти України», інших законодавчих актів для розробки рекомендацій з їх вдосконалення в напрямі підвищення інвестиційної привабливості портової галузі.

Проблеми, пов'язані із розвитком портів в умовах оновлення нормативно-правової бази їх функціонування, досліджуються переважно в роботах спеціалістів морської галузі, таких як С. І. Горб, О. В. Ілько, Н. В. Мельников, А. О. Ніцевич, В. В. Севрюков, М. Хорселінг. Питання розвитку суднобудівної

© Д. В. Зятіна, 2012

галузі розглянуті в роботах К. С. Письменної, зокрема в монографії «Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту» [2]. Із прийняттям Закону України «Про морські порти України» та початком реформування морських портів виникає необхідність проведення новітніх досліджень в цій сфері. Особливо це стосується проблеми господарсько-правового забезпечення залучення інвестицій в морську галузь як запоруки стійкого розвитку морських портів та їх інтеграції в світову транспортну систему.

Як підкреслює Мартин Хорселінг, «багато країн у всьому світі, на території яких розташовані порти, вже провели реформи в портовому секторі, наприклад, реструктуризацію системи управління та відміну державного контролю портів, а також впровадження державно-приватного партнерства» [3, 18].

На сьогоднішній день перед морськими портами стоїть завдання максимального нарощування своїх потужностей для того, щоб залишатися конкурентоспроможними на світовому ринку портових послуг. Саме з цієї причини державна підтримка портової галузі є необхідним елементом сталого функціонування портів. Особливо, враховуючи факт мультиплікативного ефекту на економіку від розвитку портів, який виявляється в тому, що приватні портові оператори, розвиваючи свою діяльність та отримуючи при цьому комерційну вигоду, одночасно підтримують торгівлю в порту, підвищують рівень вантажообігу, надають стимули розвитку послуг, пов'язаних із торгівлею, забезпечують зайнятість населення [4].

Державна підтримка морським портам має надаватися із врахуванням правил конкуренції відповідно до вимог міжнародних організацій та практики розвинутих країн щодо взаємодії держави та суб'єктів господарювання. Такий висновок підтверджується положеннями, що містяться в Державній програмі розвитку внутрішнього виробництва [5] від 12 вересня 2011 року. В Програмі вказується на проблеми нерозвинутості внутрішнього ринку, акцентується увага на необхідності узгодження економічної політики з інтеграційними процесами. Зокрема, підкреслюється, що Україна має визначити та постійно уточнювати свою перспективу, місце та роль в інтеграційних процесах по відношенню до ЄС, США, Росії, інших держав та міжнародних організацій.

Аналіз положень Закону України «Про морські порти України» дозволяє зробити висновок, що в ньому враховані позитивні тенденції розвитку морської галузі в Європейському Союзі (далі — ЄС). Це знаходить своє відображення в тому, що реформування морських портів України відбувається по шляху створення найбільш оптимальної моделі портового управління в світі — моделі «порт-володілець», при якій термінали портів передаються в концесію чи оренду приватним портовим операторам, які повністю відповідають за їх функціонування та розвиток, а адміністрація морських портів зберігає за собою повноваження з управління портовою землею та стратегічною портовою інфраструктурою.

Порт-володілець характеризується поєднанням ознак державного та приватного портів. У відповідності до цієї моделі, порт є володільцем базової портової інфраструктури і одночасно реалізує функції регулюючого органу. Разом з цим приватні компанії надають послуги із здійснення портових операцій

(особливо складських, вантажно-розвантажувальних послуг). Ключовим завданням адміністрації порту є здійснення управління нерухомим майном на території порту, що включає: володіння, господарське використання, довгостроковий розвиток портових земель, підтримку базової портової інфраструктури, такої як фарватери, причали, підхідні залізничні шляхи, дороги, тунелі. При цьому портові термінали надаються в оренду приватним портовим операторам. Найбільш розповсюдженою формою оренди є договір концесії, коли приватному оператору надається право довгострокової оренди в обмін на концесійні платежі, які зазвичай залежать від розміру об'єкту концесії, розміру інвестицій, необхідних для створення, реконструкції та розширення об'єкта концесії (наприклад, на меліорацію земель, будівництво причальної стінки, технічне оснащення причалів і т.п.).

Найбільшою перевагою такої моделі побудови взаємин між портом та стивідорними компаніями є те, що портові оператори розвивають та підтримують власну інфраструктуру. Вони також закуповують та встановлюють власне обладнання на території терміналів (наприклад, порталні крани), що необхідне для здійснення їх функцій.

Базова (стратегічна) інфраструктура порта-володільця зазвичай фінансується державою та самим портом, в той час як будівництво нових будівель, споруд, придбання, ремонт, модернізація обладнання фінансуються приватними портовими операторами.

На сьогодні порт-володільць найбільш розповсюджена модель портового управління у великих та середніх портах. Яскраві приклади порту-володільця в Європі — порти Антверпена та Роттердама, в країнах, що не є членами ЄС, — це порти Нью-Йорка та Сінгапура [3, 19].

Для ефективного надання державної підтримки на розвиток інфраструктури в моделі порт-володільць важливим є чіткий розподіл базової інфраструктури порту та інфраструктури окремих терміналів, що дозволить розмежувати обов'язки з інвестування у відповідні об'єкти між портом та приватними портовими операторами. Чітке закріплення в законодавстві, в тому числі в Законі України «Про морські порти України» та Стратегії розвитку морських портів обов'язку по інвестуванню у відповідні об'єкти зробить процес інвестування більш результативним. В п. 1 ч. 1 ст. 15 Закону України «Про морські порти України» міститься вказівка на обов'язок Адміністрації морських портів України з модернізації, ремонту, реконструкції гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту. Доцільним є також закріпити в яку інфраструктуру має вкладати інвестиції приватний портовий оператор.

Як вже було зазначено, найбільш розповсюдженою та зручною формою співробітництва порту та приватних портових операторів є договір концесії. Такі великі інвестори, як Royal Caribbean, APM Terminals, здійснюють свою діяльність на підставі саме концесійних угод [6, 26].

Враховуючи той факт, що договір концесії укладається на строк до 50 років, певною гарантією для інвестора є можливість продовження дії договору кон-

цесії із концесіонером згідно із п. 4 ч. 1 ст. 18 Закону України «Про концесії» [7]. При цьому, з огляду на специфіку побудови договірних відносин між портами та приватними портовими операторами, виникає потреба у прийнятті спеціального законодавчого акта «Про концесії на будівництво та експлуатацію об'єктів портової інфраструктури». В спеціальному законі слід чітко закріпити порядок укладення та умови договору концесії в морських портах. Наприклад, якщо портовий оператор успішно працює в порту та бере на себе обов'язок із подальшого інвестування в портову галузь, договір концесії з ним має бути продовжений на тих самих умовах, на яких він був укладений.

Крім того, в договорі має бути відображено правило, згідно з яким обов'язок із надання земельної ділянки в готовому для будівництва стані покладається на концесіодавця, що буде виступати істотним стимулом для потенційних інвесторів. Також відчутним засобом підтримки може бути залежність рівня концесійних платежів від рівня завантаженості портового оператора та рівня його доходів, що має бути відображено в договорі концесії.

Доволі розповсюдженим засобом підтримки портів в напрямі залучення інвестицій є спрощення митних процедур в портах та гнучка система встановлення портових зборів. Зокрема, експерти портової галузі в ЄС підкреслюють доцільність спрощення митних процедур при транспортуванні вантажів морським транспортом [8]. Можливість зміни ставки портового збору в залежності від економічної ситуації закріплена, наприклад, в новому законодавчому акті Іспанії № 33/2010, прийнятому в 2010 році [9]. Такі заходи можуть стати доволі ефективними в Україні. Особливо враховуючи той факт, що в Україні один з найбільш високих тарифів у середземноморсько-чорноморському регіоні на перевалку контейнерів та найбільш витратні портові збори [10, 33].

Як підкреслює Сім Каллас, віце-президент Європейської комісії, відповідальний за транспортну галузь, спрощення адміністративних процедур на морському транспорті є важливим кроком не тільки з тієї причини, що це знизить вартість послуг морського транспорту, який використовується для доставки майже 40% всього вантажу в ЄС, але й тому, що морський транспорт є найбільш чистим та безпечним видом транспорту [11, 7].

Наступною проблемою функціонування морських портів є необхідність захисту навколишнього природного середовища. Тому будь-яка державна допомога, яка надається з цією метою, є допустимою та не розглядається як така, що може спотворювати конкуренцію на ринку. В наданні такої державної допомоги можна побачити прояви соціальної орієнтації ринку, в досягненні якої керівне місце відводиться державі [12, 39].

Екологічно чисті підприємства в портах вже давно функціонують в країнах Європейського Союзу. Портова влада та приватні портові оператори об'єднують зусилля, шукаючи шляхи мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище від портової діяльності. Приватним операторам необхідна підтримка з боку держави на впровадження екологічно чистих технологій, оскільки витрати на такі технології часто можуть перевищувати надходження від господарської діяльності самих операторів. В цьому контексті відчутним засобом

державної підтримки може стати програма відшкодування витрат суб'єктам господарської діяльності в портах, що здійснюють заходи із захисту та охорони навколишнього природного середовища, зниженню рівня шуму в портах. Крім того, «екологізація» портової діяльності має стати пріоритетним напрямом вкладення державних інвестицій.

Інноваційні технології та процеси відіграють величезну роль в пом'якшенні екологічних наслідків від економічної діяльності в портах. Раціональне використання простору, портової інфраструктури, оптимізація процесів перевалки та зберігання вантажів, створення сприятливих умов для життя та роботи в припортовій території мають стати першочерговими завданнями. Держава та влада порту мають сприяти цьому, надаючи інноваційні субсидії, організовуючи проведення навчальних семінарів, впроваджуючи екологічно чисті технології на власні термінали.

Неможливо оминати увагою питання про вимоги до морських суден у відповідності до загального завдання країн Європейського Союзу щодо захисту навколишнього середовища. На сьогодні згідно із Директивою 1999/32/ЄС [13] встановлюються максимально допустимі рівні сірки в паливі до морських суден, який має зменшитися із 4,5% до рівня у 0,5% до 1 січня 2020 року.

Це означає і необхідність вітчизняних суден відповідати таким вимогам, інакше обмежується можливість національних суден, які не відповідають вказаним нормативам ЄС, заходити в порти ЄС. На ці питання також варто звертати увагу, визначаючи основні напрями вкладення інвестицій в морській галузі та приймаючи спеціальні нормативно-правові акти. Зокрема, у прийнятому 6 вересня 2012 року Законі України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» [14] подібні завдання у розвитку суднобудування не передбачені. І, хоча заходи, зазначені у вказаному Законі, будуть сприяти розвитку суднобудування в Україні, слід підкреслити, що окремі положення вказаного нормативного акта можуть суперечити міжнародним зобов'язанням України. А саме приписи ст. 4 про списання заборгованості підприємствам суднобудівної промисловості. Оскільки, згідно із ст. 6 Угоди Світової організації торгівлі про субсидії та компенсаційні заходи від 15 квітня 1994 р. [15], пряме списання державної заборгованості суб'єктів господарювання або надання коштів для покриття заборгованості забороняється.

Особливу важливість в контексті досліджування питання являє проблема, пов'язана із джерелами компенсації приватним портовим операторам коштів, які вони інвестують в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності. В ч. 3 ст. 27 Закону України «Про морські порти» вказано, що джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством. Доцільно в Законі України «Про морські порти України» серед джерел компенсації також передбачити можливість звільнення приватних портових операторів, що інвестували в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, від сплати частини портових зборів на суму вкладених інвестицій. Також джерелом компенсації може

виступати зменшення розміру концесійних платежів, які сплачує портовий оператор за користування об'єктом концесії в порту, податкові пільги. Джерела та порядок компенсації мають бути чітко закріплені в інвестиційній угоді між портовими операторами та адміністрацією морських портів України.

Все вищевикладене дозволяє зробити висновок, що старт портової реформи обумовлює потребу в комплексних теоретичних та практичних дослідженнях напрямів вдосконалення процесів перебудови морської галузі. Вивчення та впровадження найкращих світових досягнень в цій сфері та розумне використання власного досвіду функціонування морського транспорту буде виступати запорукою успішного розвитку морських портів в Україні.

### Література

1. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 р. // *Голос України*. — 2012. — 13 черв.
2. Пісьменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту : монографія / К. С. Пісьменна. — Х. : ФІНН, 2009. — 184 с.
3. Хорселінг Мартин. Закон о портах: возможности и риски // *Порты Украины*. — 2012. — № 6. — С. 18–19.
4. Module 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/index.html](http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/index.html).
5. Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва : постанова Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 р. № 1130 // *Офіційний вісник України*. — 2011. — № 86. — С. 9.
6. Ницевич А. Закон о портах: дорогу осилит идущий / А. Ницевич, Н. Мельников // *Порты Украины*. — 2012. — № 6. — С. 25–27.
7. Про концесії : Закон України від 16.07.1999 р. // *Відомості Верховної Ради України*. — 1999. — № 41. — Ст. 372.
8. Dirk Sterckx. Reporting formalities for ships arriving in or departing from ports (debate) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP/TEXT+CRE+20100705+ITEM-017+DOC+XML+V0//EN&language=EN&query=INTERV&detail=1-086](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP/TEXT+CRE+20100705+ITEM-017+DOC+XML+V0//EN&language=EN&query=INTERV&detail=1-086)
9. The Spanish Act no. 33/2010 of 5 August 2010 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [www.portius.org/PortLawLog2010-09.htm](http://www.portius.org/PortLawLog2010-09.htm).
10. Кузьменко А. Без перспектив роста // *Порты Украины*. — 2012. — № 6. — С. 32–33.
11. Annual report 2010–2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [www.espo.be/images/stories/Publications/annual\\_reports/annualreport2011.pdf](http://www.espo.be/images/stories/Publications/annual_reports/annualreport2011.pdf).
12. Вінник О. М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення : монографія / О. М. Вінник. — К. : Атіка, 2003. — 352 с.
13. Директива Ради 1999/32/ЄС від 26 квітня 1999 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [euea-energyagency.org/userfiles/file/Directive%201999\\_32\\_%D0%84%D0%A1\\_unofficial%20translation.pdf](http://euea-energyagency.org/userfiles/file/Directive%201999_32_%D0%84%D0%A1_unofficial%20translation.pdf).
14. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості : Закон України від 06.09.2012 // *Голос України*. — 2012. — 6 жовт.
15. Угода про субсидії і компенсаційні заходи від 15.04.1994 р. // *Офіційний вісник України*. — 2010. — № 84. — Ст. 2989.

### Анотація

**Зятіна Д. В.** Заходи стимулювання інвестицій в морські порти України. — Стаття.

Стаття присвячена проблемі розвитку морських портів України в контексті прийняття Закону України «Про морські порти України» та початку проведення портової реформи. Розглянуті основні напрями залучення інвестицій в морські порти шляхом вдосконалення положень конде-

сійних угод в портах, гнучкої політики формування портових зборів і т.п. Розроблені нові рекомендації та положення з приводу державної підтримки стійкого розвитку морських портів України.

*Ключові слова:* морські порти, інвестиції, державна підтримка, портова реформа, стійкий розвиток.

### Аннотация

*Зятина Д. В. Мероприяття по стимулюванню інвестицій в морские порты Украины. — Статья.*

Статья посвящена проблеме развития морских портов Украины в контексте принятия Закона Украины «О морских портах Украины» и начала проведения портовой реформы. Рассмотрены основные направления привлечения инвестиций в морские порты путем усовершенствования положений концессионных соглашений в портах, гибкой политики формирования портовых сборов и т.п. Разработаны новые рекомендации и положения по поводу государственной поддержки устойчивого развития морских портов Украины.

*Ключевые слова:* морские порты, инвестиции, государственная поддержка, портовая реформа, устойчивое развитие.

### Summary

*Ziatina D. V. The ways of gaining the investments to the sea ports of Ukraine. — Article.*

The article is devoted to the problem of Ukrainian sea ports development in accordance with the Law of Ukraine «About sea ports in Ukraine» and the beginning of port reformation. The ways to gain more investments are shown. Among these ways special attention is paid to the improvement of concession agreements in ports, flexibility in forming tariff policies in sea ports etc. New approaches for sustainable functioning of the sea ports in Ukraine are given.

*Keywords:* the sea ports, investments, the state support, the port reform, sustainable development.

УДК 341.225.5(26):001.831

*Ю. М. Панфилова*

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ МОРСКИХ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ВОДАХ МИРОВОГО ОКЕАНА

Определяется существованием практической потребности в разработке правовых норм, касающихся использования технических средств проведения морских научных исследований, отсутствием до настоящего времени научной разработанности правовых аспектов этих вопросов. В условиях значительной интенсификации всех видов использования Мирового океана как пространственной сферы в целом существовавших норм оказалось уже недостаточно для их эффективной регламентации. Возникла потребность в разработке дополнительных норм, относящихся к научным исследованиям, и дальнейшем развитии лежащих в их основе принципов международного права.

Восполнение этого пробела составило одну из важных задач Третьей Конференции ООН по морскому праву. Принятая на ней Конвенция по морскому праву 1982 года вводит значительные изменения в действующий правовой режим морских пространств и порядок проведения морских научных исследований. Эти изменения выдвигают серьезные проблемы в области правовой орга-

© Ю. М. Панфилова, 2012