

# Порты: возможно ли государственно-частное партнерство

**Наталья ШПАК, партнер фирмы «Международная юридическая служба», заслуженный юрист Украины**

**О**сновное ограничение в привлечении крупных инвестиций в портовое хозяйство Украины — преобладающая госсобственность в этом секторе. Причем государство стремится и далее сохранять контроль над торговыми портами, запрещая их приватизацию.

Принятый в 2007 году в первом чтении законопроект о морских портах особых надежд на создание механизмов привлечения капитала в порты, увы, не дает. Приватизация, конечно, была бы радикальным решением проблемы недостаточности инвестирования морских портов. Даже такая полумера, как передача портов в коммунальную собственность, стала бы очень серьезной подвижкой в современной украинской экономической политике.

Впрочем, мировая практика вполне допускает и государственное управление хозяйством морского порта, и пребывание такого хозяйства в государственной собственности. В этом случае весьма интересной была бы перспектива корпоратизации морского порта — с преобразованием его в открытое акционерное общество, все акции которого принадлежат государству. Последнее в дальнейшем могло бы уступать часть акций инвесторам, а привлеченные средства направлять на развитие портового хозяйства. Возможен также выпуск облигаций.

Другое стратегическое направление в организации инвестирования портов — передача прав на выполнение погрузочно-разгрузочных и иных операций, связанных с перевалкой грузов, частным терминалам или компаниям (стивидорным, агентским, судоходным, транспортно-экспедиционным, возможно, даже крупным отправителям и получателям грузов), которые используют сооружения и оборудование порта на

правах аренды, совместной деятельности и т. п., а значит, заинтересованы вкладывать собственные средства в развитие портового хозяйства. Администрация же порта может сосредоточиться на организации выполнения специфических работ и оказания специфических услуг. При этом непосредственное исполнение отдельных видов таких работ и услуг можно также передать специализированным частным компаниям, например, буксировку судов.

Следует отметить, что упомянутый выше законопроект все же создает определенные условия для совершенствования правового регулирования в сфере портового хозяйства. К примеру, определение порта как транспортного комплекса, предназначенного и оборудованного для обслуживания судов и пассажиров на морском транспорте, возможно, поможет разрешить вопрос, давно волнующий специалистов в сфере торгового мореплавания, как теоретиков, так и практиков, об отделении хозяйственной деятельности, которая ведется портом как обычным субъектом хозяйствования, от функций государственного управления безопасностью мореплавания.

Функции, которые на сегодняшний день выполняет порт как государственное предприятие, будут разделены между двумя юридическими лицами в системе Министерства транспорта и связи Украины: государственной администрацией порта (государственное унитарное коммерческое предприятие) и государственной некоммерческой организацией, которая осуществляет функции государственного портового надзора за безопасностью судоходства. Служба капитана порта не может входить в состав любых предприятий, организаций, которые осуществляют предпринимательскую деятельность.



Готовых рецептов по выстраиванию схем финансирования портового хозяйства нет. Да и не может быть правовых форм, пригодных на все случаи жизни. Но опыт практического сопровождения многих проектов в этой сфере дает нам основание утверждать, что и в современном правовом поле Украины достаточно механизмов, чтобы обеспечить права инвесторов, сбалансировав их интересы с интересами государства и общества.

Так, за рубежом для разрешения противоречий, вызванных тем, что отдельные объекты не могут быть приватизированы ввиду их экономической и социально-политической значимости, но в государственном бюджете нет достаточных средств на их развитие, часто используют концепцию государственно-частного партнерства. ГЧП (англ. Public-Private Partnership, PPP), как правило, имеет временный характер, поскольку такие хозяйственные связи создаются на определенный срок для осуществления конкретного проекта.

Контракты, которые государство предоставляет частным компаниям: на выполнение работ и оказание услуг, на управление объектами права государственной собственности, на поставку продукции для государственных нужд, контракты на оказание технической помощи — это все формы ГЧП.

Формой ГЧП являются также арендные договоры, направленные на передачу государством в аренду частным лицам своей собственности: зданий, сооружений и производственного оборудования. В качестве платы за пользование государственным иму-

ществом частные компании вносят в госбюджет арендную плату.

Соглашения о разделе продукции тоже форма ГЧП, являющаяся договором. В соответствии с ним государство предоставляет субъекту предпринимательской деятельности на возмездной основе и на определенный срок исключительные права на поиск, разведку и добычу минерального сырья на участке недр, указанном в соглашении, а также на ведение связанных с этим работ. Инвестор же обязуется осуществить проведение указанных работ за свой счет и на свой риск. Произведенная продукция подлежит разделу между государством и инвестором в соответствии с соглашением, которое должно предусматривать условия и порядок такого раздела.

Очень распространена и такая форма ГЧП, как государственно-частные предприятия. Как уже упоминалось выше, участие частного сектора в капитале государственного предприятия может предполагать акционирование (корпоратизацию) и создание совместного предприятия. Степень участия

в акционерном капитале определяет степень свободы частного лица в принятии административно-хозяйственных решений.

Большим потенциалом обладает договор о совместной деятельности или простом товариществе, который вполне правомерен между государственными (публичными) субъектами хозяйствования и частными лицами. В результате исполнения такого договора, как правило, возникает общая собственность, имеющая смешанную природу. Юридическое лицо не создается, а прибыль делится пропорционально величине вкладов участников. К сожалению, потенциал этой формы ГЧП используется в недостаточной степени.

Наиболее же распространенной формой ГЧП во всем мире считается концессия — система отношений между государством, с одной стороны, и частным юридическим или физическим лицом (концессионером) — с другой. При этом государство (концедент) предоставляет концессионеру право пользования государственной собственностью за плату и на возвратной

основе, а также право на осуществление видов деятельности, которые составляют исключительную монополию государства.

Все упомянутые формы ГЧП, кроме концессии, уже, так или иначе, используются для инвестирования портового хозяйства в Украине. И порты могли бы быть прекрасным полем для испытания концессионных отношений. Сегодня общество, власть и бизнес имеют слабое, искаженное и неполное представление о сути концессий, практике их применения, возможных социально-экономических последствиях. Только системный подход к проблеме ГЧП и, в первую очередь, концессий позволит возродить финансово-экономический институт, некогда обеспечивавший инвестирование и гарантирование частных инвестиций.

Мы постоянно уделяем много внимания вопросам, связанным с моделями развития управления, в частности портами. Именно эта тема стала основной в повестке дня 3-й ежегодной международной конференции «Практика морского бизнеса 2007». ■



**Издательство «Порты Украины»** готовит к изданию пятое дополненное издание справочника «UKRAINIAN PORTS» на русском и английском языках

# Всё о портах Украины

На страницах справочника — достоверная и подробная информация обо всех морских торговых, речных и рыбных портах, перегрузочных комплексах заводов Украины.

Издание предназначено для грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов и агентов, судовладельцев и судоводителей, для всех, кто занят в транспортном бизнесе не только в Украине, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.

По вопросам приобретения справочника и размещения в нём рекламы обращаться по адресу:  
ул. Большая Арнаутская, 24, офис 4,  
Одесса, 65125, Украина.  
Издательство «Порты Украины».  
Тел.: (0482) 37-19-80;  
тел./факс: (0482) 37-38-35  
E-mail: info@uports.odessa.ua  
www.PortsUkraine.com

- ▶ Телефоны и адреса
- ▶ Специализация и мощности
- ▶ Навигационные условия
- ▶ Регулярные линии
- ▶ Номенклатура грузов
- ▶ Портовые сборы и ставки
- ▶ Тарифы на перегрузку
- ▶ Карты-схемы портов
- ▶ Агенты и экспедиторы

[www.PortsUkraine.com](http://www.PortsUkraine.com)