

**КОНСТРУКЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ВІДНОСИН В РОЗРІЗІ МОРСЬКОГО
ТОРГОВО-ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

В системі партнерських відносин держави та бізнесу значення концесій підтверджено даними Всесвітнього банку – в транспортній системі більшості країн світу концесії переважають і по кількості об'єктів, і по вартості. Концесії в структурі інвестицій в сфері інфраструктури морських портів країн, що розвиваються, становлять більше 90% загального об'єму інвестицій. Необхідність залучення приватного капіталу щодо створення об'єктів інфраструктури портів (залізничні підходи до морських портів, причали, складські приміщення, перевантажувальні комплекси, виробничі споруди і приміщення і т.д.) відзначена в уряді нашої країни, так наразі інфраструктура українських морських портів спрацьована на 60-90%, а портова галузь України потребує інвестицій у розмірі 25 млрд. грн. Досягнення цільових орієнтирів базується на удосконаленні нормативно-правового забезпечення різних аспектів партнерства, що фіксує права власності на об'єкти, які будуються чи реконструюються, зобов'язання сторін партнерства, часові рамки їх взаємодії, розподілення ризиків та інше. Таким чином, широке впровадження концесій як найбільш перспективної форми державно-приватного партнерства в рішенні стратегічних задач морської галузі на сучасному етапі потребує досконалого опрацювання організаційно-методологічного та економічного механізму забезпечення реалізації даного процесу.

В транспортній системі України в розрізі морських торговельних портів необхідність концесійної домовленості зумовлена багатьма чинниками: високим рівнем зношеності інфраструктури портів, низькою ефективністю використання об'єктів, низькою якістю обслуговування, постійною нестачею коштів в бюджеті країни, низькою мотивацією працівників, що являється ґрунтовною основою неконкурентоздатності України як морської держави на світовому ринку.

Дослідження можливостей розвитку та економічної ефективності діяльності морських торговельних портів транспортної галузі здійснювало багато вчених, зокрема Бускін М.І., Воевудський Е.Н., Вінников В.В., Вільський Г.Б., Золотарев В.І., Кібік О.М., Котлубай М.І., Коба В.Г., Крижановський С.В., Мінакова С.М., Сепанов О.М., Попелюк В.П., Тараканов Н.Л. та інші. Питаннями проблем теорії та практики концесійних відносин, державно-приватного партнерства займалися Богдан І., Гуриченко О.М., Варнавський В.Г., Підлісний П.І., Сосна С.А., Тростянецька Є.В., Івкович Б., Синякова А.Ф. та інші.

Хоча питанню державно-приватного партнерства присвячено достатньо уваги, визначення його перспективності розвитку, доведення ефективності і позитивності взаємодії держави та бізнесу, обґрунтування доцільності в веденні господарювання морських торговельних портів України, дослідження основних форм застосування концесій потребують більш детального вивчення та аналізу.

Метою досліджень є розкриття сучасних тенденцій та формування конструкцій концесійних відносин у світовому господарстві, особливостей їх розвитку в діяльності морських торговельних портів, необхідність впровадження концесій як напряму ефективного розвитку господарювання морських торговельних портів України.

В 2009 році на українському ринку морських перевезень було найбільше зниження показників діяльності, що зв'язано з світовим економічним кризисом. Проте в 2010-2013 роках відбувається позитивна тенденція відновлення контейнеропотоків через порти України. Вперше з початку року відправки контейнерів на експорт перевищили імпорتنі відправки. Основними експортними вантажами в контейнерах як і раніше залишаються метал, феросплави, промислова хімія, ліс, зернові, продукти харчування, олія соняшникова та ін. [1].

Згідно досліджень Світового банку концесійні відносини як форму приватно-державного партнерства застосовують у 150 країнах світу, з 1990 року було здійснено близько 5000 інфраструктурних проектів у формі концесій із залученням більш ніж 800 млрд. дол. США. Світовий банк концесійні проекти в об'єкти інфраструктури називає PPI (Privat Participation in Infrastructure), у перекладі з англійського – участь приватного капіталу в інфраструктурі [2].

У 2012 році PPIAF схвалив виділення \$ 10,9 млн. на фінансування 74 концесійних заходів, що є збільшенням на 40% фінансування порівняно з 2011 роком, з них 21% – затверджені заходи [3].

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Протягом 2012 року РРІАФ надавав підтримку урядам країн, що розвиваються, в їх зусиллях щодо залучення інвестицій приватного сектора для розвитку важливих об'єктів інфраструктури.

В міжнародній практиці виділяється 4 основні сфери застосування концесій - телекомунікації, енергетика, водоспоживання, транспорт. Дані по галузях та діаграма застосування концесій в галузях світової інфраструктури в 2012 році наведено в табл. 1 та на рис. 1 [3].

Таблиця 1

Структура галузей застосування концесій у світовій практиці в 2012 році

№	Галузь	Фінансування, млн. дол.	Відсотки
1	Енергетика	2,8	26%
2	Мульти-сектори	2,76	25%
3	Телекомунікації	2,47	22%
4	Водоспоживання	1,82	17%
5	Транспорт	1,05	10%
	Всього	10,9	100%

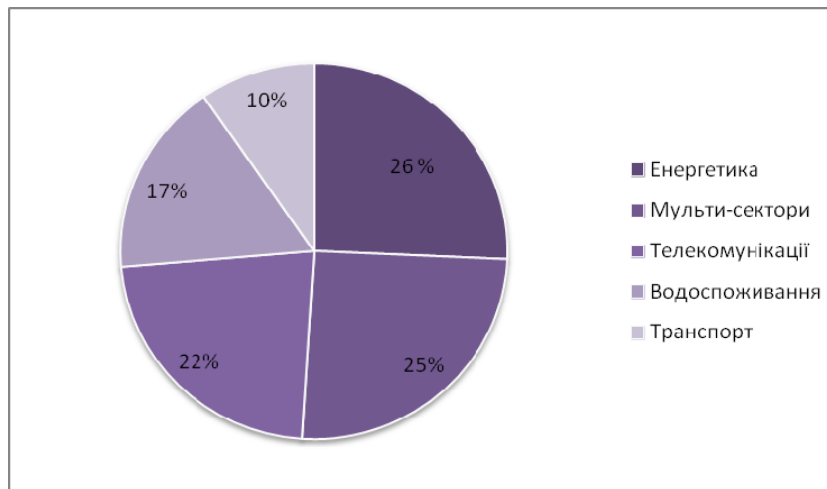


Рис. 1. Діаграма застосування концесій в галузях світової інфраструктури у 2012 р.

Таким чином, світовий досвід свідчить про ефективність концесій як форми залучення капіталу в розвиток важливих об'єктів інфраструктури країни (наприклад, морських торговельних портів) в умовах фінансової кризи і глобального економічного спаду і як їх наслідок нестійкого дефіциту державного бюджету. Так за даними Міністерства фінансів України [4], дефіцит державного бюджету України в січні-березень 2013 року досяг 4523 млрд. грн., а за аналогічний період 2012 року профіцит держбюджету склав 979 млрд грн. (табл. 2).

Таблиця 2

Дефіцит державного бюджету України 2012-2013 (млн. грн.)

Показник	1 квартал 2013 р.	Березень 2013	1 квартал 2012 р.	Березень 2012	Відхилення 1 квартал, млн. грн.	Відхилення місяць, %
Дефіцит держбюджету України (млрд. грн.)	4523,00	2189,00	-978,5	3719,00	5501,50	59
Загальний фонд (млрд. грн.)	7052,90	921	-374,7	3064,70	7427,60	30

Дефіцит загального фонду склав 7,053 млрд. грн., тоді як спеціальний фонд був зведений з профіцитом 2,53 млрд. грн. Концесії надають можливість довгострокових відносин між державою та інвестором. Концесіонер використовує об'єкти концесії, має перелік прав та обов'язків для обслуговування споживачів своєї сфери за певну платню. Держава залучає інвесторів на умовах концесії для реконструкції, експлуатації, технологічного забезпечення, фінансування, обслуговування, створення нових об'єктів інфраструктури, оновлення та заміни основних фондів.

В концесійному договорі вказуються умови щодо об'єкта користування, терміну експлуатації, можливих варіантів після закінчення концесії, наприклад: право на викуп, право на відшкодування витрат за поліпшення, створення нового майна та інші.

Концесії зменшують навантаження на бюджет країни, оскільки поточні витрати на ремонт, утримання, управління, модернізацію, реконструкцію і інше несе концесіонер. Право на об'єкт

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

концесії належить державі, право власності на прибуток належить концесіонеру й він покриває свої витрати тарифами. Згідно законодавства України концесійний договір може укладатися на строк не менший 10 років і не більше 50 років [5]. Концесійні угоди є відносно новим явищем в портах, але вперше були розроблені саме для обслуговування портів. Деякі концесійні конструкції мають більше спільного з моделлю приватизації, інші нагадують контракт оренди. Концесійні відносини – відносини між урядом і приватним сектором щодо прав на використання землі та об'єктів порту, зобов'язань будівництва портової інфраструктури, реконструкції, відновлення та управління нею. Протягом останніх десятиліть застосування концесійних угод поступово стали більш ефективним і взаємовигідним методом розвитку державно-приватного партнерства і найбільш успішно застосовуються в структурі морських торговельних портів у світі.

Отже, у світі, в залежності від повноважень, зобов'язань, розподілу ризиків концесії поділяються на такі види: BOT (build – operate – transfer) – будівництво – експлуатація – передача; BTO (build – transfer – operate) - будівництво – передача – експлуатація; BOO (build – own – operate) – будівництво – володіння – експлуатація; BOOT (build -own – operate – transfer) – будівництво – володіння – експлуатація – передача; BBO (buy – build – operate) – купівля – будівництво – експлуатація; BLO (build – lease – operate) – будівництво – оренда – експлуатація; BROТ (build – restoration – operate – transfer) – будівництво – відновлення – експлуатація – передача; ROT (restoration – operate – transfer) – відновлення – експлуатація – передача); ROO (restoration – own – operate) – відновлення – володіння – експлуатація; RLOT (restoration – lease – operate – transfer) – відновлення – оренда – експлуатація – передача; BOR (build – operate – restoration) – будівництво – експлуатація – відновлення; BRT (build – lease – transfer) – будівництво – оренда – передача; DBFO (designs – build – finance – operate) – проектування – будівництво – фінансування – експлуатація; DBOF (designs – build – operate – finance) – проектування – будівництво – експлуатація – фінансування; MOOT (modernism – own-operate – operate – transfer) – модернізація – володіння – експлуатація – передача.

Можливі до застосування види конструкцій концесійних відносин відповідно до етапів наведено в табл. 3.

Таблиця 3

Схеми концесійних відносин

№	Форма	Купівля	Проектування	Будівництво	Відновлення/ Реконструкція	Володіння	Оренда/Лізинг	Керування/ Експлуатація	Фінансування	Передача
1	BBO	1		2				3		
2	BOO			1		2		3		
3	BOT			1				2		3
4	BOOT			1		2		3		4
5	BOR			1	3			2		
6	BTO			1				3		2
7	BLO			1			2	3		3
8	BLT			1			2			3
9	BRT			1			2			3
10	BROТ			1	2			3		4
11	ROT				1			2		3
12	ROO				1	2		3		
13	RLOT				1		2	3		4
14	POT					2	1			3
15	MOOT				1	2		3		4
16	DBOF		1	2				3	4	
17	DBFO		1	2				4	3	

Розглянемо найпоширеніші з них. Найбільш вигідна для приватного бізнесу концесійна конструкція – ВОО, об'єкт будує за власний рахунок концесіонер, є його власником, експлуатує і управляє ним. За надання прав на створення та управління такою підприємницькою діяльністю держава отримує винагороду, періодично чи одноразово. Схеми, що містять літеру «Т» – (transfer – передача) для підприємців не такі цікаві. Після будівництва чи реконструкції, відновлення об'єкта концесіонер є власником його протягом 20-25 років, і потім має передати його державі.

ВТО – в даному випадку за принципом збереження стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту в державній власності згідно законів країни підприємці можуть не мати права володіти ними. Приватний бізнес має побудувати об'єкт та передати його у власність державі. В зв'язку з фінансовими ризиками дана схема державно-приватного партнерства є складною для підприємців, тому гарантійні зобов'язання держави набувають особливої актуальності. Також держава залишає за собою право в односторонньому порядку змінити умови ліцензії.

В зв'язку з вищевказаним вважаємо, що впровадження концесійних взаємовідносин між державою та приватним бізнесом в галузі діяльності морських торговельних портів (МТП) України дозволить: державі отримати додаткові джерела фінансових ресурсів; створити нові робочі місця, підвищити зайнятість населення; покращити економіку портових міст, транспортної системи країни; підвищити рівень обслуговування в МТП; покращити оснащеність інфраструктури МТП; підвищити ефективність використання матеріальної бази портів.

Також впровадження концесій покращить мотивацію працівників портів, збільшить рівень їх заробітної плати; впровадить сучасні технології на об'єкти концесії в МТП; забезпечить завантаження власних портових потужностей; знизить ступень спрацьованості майна; знизить витрати на утримання й експлуатацію портів; скоротить час на перевезення вантажів; знизить ступень аварійності у системи управління портами; підвищить якість надання послуг; збільшить надходження до державного бюджету в зв'язку з підвищенням економічної активності портів; збільшить продуктивність інфраструктури МТП.

Українські порти зможуть протидіяти ринковим коливаннями ринку світової морської торгівлі; освоювати нові транспортні маршрути; інтегруватися в світову та європейську транспортну мережу; залучать нових морських перевізників й зможуть користуватися перевагами підвищення попиту на нових ринках Азії, Африки, Південної Америки та Середнього Сходу; відповідати вимогам міжнародним судноплавних компаній та операторів (терміналів); швидко змінювати транспортні маршрути у випадку змін економічного клімату; отримати гнучку тарифну політику; підвищити конкурентоспроможність України у світі в якості морської торгової країни.

Література

1. Порти України: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://portsukraine.com>
2. Гуриченко О.М. Розвиток спеціальних форм міжнародного економічного співробітництва (на прикладі концесій): дис.... канд. екон. наук : 08.00.02 / О.М. Гуриченко; Держ. вищ. навч. закл. «Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана». – К. : [б. и.], 2011. – 246 с.
3. PPIAF. Annual report. [Електронний ресурс] / Private participation infrastructure advisory facility. – Режим доступу: <http://www.ppiaf.org/ppiaf/page/about-us/annual-reports>
4. Міністерство фінансів України. Показники виконання Державного бюджету України за січень-квітень 2013 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/archive/main?cat_id=77643
5. Богдан І. Концесії в Україні: форми та шляхи запровадження / І. Богдан // Економіка України. – 2011. – №3. – С. 35-45.
6. Закон України «Про морські порти» // Верховна Рада України; Закон від 17.05.2012 № 4709-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
7. Концессии по ВОТ модели [Текст] / Б. Ивкович [та ін.]. – Белград: Прометей, 1999. – 275 с.
8. Лосевська О. Концесія в українських портах у світлі Закону України «Про морські порти України» / О. Лосевська, В. Лебедев // ЮФ «Міжнародна юридична служба»: Юридична газета. – 2012. – № 48. – С. 31 – 33. – Режим доступу: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=1723>
9. Мінакова С.М. Теоретико-методичні основи реструктуризації морських торговельних портів України: монографія / С.М. Мінакова. – Одеса: ОНМУ, 2011. – 174 с.
10. Міністерство фінансів України. Показники виконання Державного бюджету України за січень-квітень 2013 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/archive/main?cat_id=77643
11. Попелюк В.П. Сучасні тенденції розвитку управління морськими портами в транспортній інфраструктурі / В.П. Попелюк // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – № 65(2) – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/APDiP/2012_65/Popelyuk.pdf

Рецензент д.е.н., професор О.О. Сунцова