

Аналіз нових законопроектів щодо приватизації та концесії, з точки зору їх впливу на розвиток вітчизняної портової галузі

Олександр Кифак, керуючий партнер ЮФ „АНК”. Виступ на засіданні Ради Асоціації морських портів України «УКРПОРТ» 12 жовтня 2017 р.

Останні кілька років вітчизняна портова галузь перебуває в очікуванні модернізації законодавчої бази з метою створення більш прозорих і зрозумілих бізнесу умов для здійснення масштабного інвестування у розвиток об'єктів портової інфраструктури.

Протягом останнього місяця такі очікування нарешті отримали принаймні натяк на перспективи успішного втілення у життя – бізнес-спільності були презентовані два нові законопроекти, кожен з яких пропонує свій шлях для інвестування у розвиток вітчизняних морських портів. Мова йде про наступні законопроекти:

– законопроект про концесії, який був розроблений міжнародними експертами за ініціативою і під егідою Мінекономіки та Мінінфраструктури (цей законопроект сьогодні ще перебуває на етапі публічного обговорення та ще не був зареєстрований у Парламенті);

– законопроект про приватизацію державного майна, який був розроблений за ініціативою Фонду державного майна і вже був внесений Урядом на розгляд Парламенту (та вже навіть встиг отримати позитивний висновок Комітету з питань економічної

політики Верховної Ради).

Обидва зазначені вище законопроекти можна в цілому охарактеризувати як позитивні і такі, що несуть в собі цілий ряд прогресивних нововведень, які дозволять покращити інвестиційний клімат у портовому секторі.

Разом із тим, ряд положень цих законопроектів потребують більш детального обговорення та можливого корегування з метою підвищення ефективності їх імплементації на практиці.

На підставі вищевикладеного, нижче пропонуємо до Вашої уваги наше бачення стосовно змісту зазначених законопроектів та їх доцільного корегування, з точки зору їх потенційного впливу на розвиток вітчизняної портової галузі.

1. І. ЗАКОНОПРОЕКТ ПРО КОНЦЕСІЇ

1.1. Спрощення процедури прийняття рішення про реалізацію концесійного проекту та укладення концесійного договору

Законопроект істотно не спрощує процедуру прийняття рішення про реалізацію концесійного проекту та укладення договору концесії. Так, для прийняття такого рішення необхідно пройти досить складний шлях, що включає в себе обов'язкове узгодження як мінімум з трьома міністерствами – органом управління (для портової галузі це Мінінфраструктури), а також Мінекономіки та Мінфіном. При цьому, на розсуд органу управління може додатково знадобитися узгодження і з іншими органами.

Беручи до уваги специфіку узгодження подібних питань в міністерствах, а також сформований досвід такого узгодження, процедура укладення концесійного договору ризикує затягнутися на кілька років, що не відповідає вимогам динамічного ринку.

Більше того, оскільки описана процедура, закладена в законопроекті, майже повністю копіює процедуру, передбачену законодавством про державно-приватне партнерство, існує досить серйозний ризик, що концесійний сценарій розвитку вітчизняних

портів може очікувати сумна доля ДПП – адже за зазначеною процедурою державно-приватного партнерства в портах досі не був реалізований жодний інвестиційний проект і саме через надмірну зарегульованість і бюрократизацію.

У зв'язку з цим, на наш погляд, для того, щоб прийняття законопроекту дійсно дало позитивний поштовх для розвитку портової галузі, а концесійний механізм ефективно запрацював на практиці, необхідно принциповим чином спростити процедуру укладання договору концесії (наприклад, обмеживши коло необхідних погоджень на рівні виключно органу управління та Мінекономіки).

Що ж стосується погодження Мінфіну, то його, на наш погляд, доцільно передбачати виключно у тому разі, якщо концесійний проект передбачає залучення державного фінансування. У тих же випадках, коли концесійний проект планується реалізовувати виключно за рахунок приватних інвестицій, винесення такого питання на розгляд Мінфіну є абсолютно недоречним.

1.2. Удосконалення положень законопроекту, що регулюють перехід з орендних договорів на концесійні

- Законопроект вводить потенційну можливість позаконкурсного переходу з орендних договорів на концесійні при дотриманні певних критеріїв і умов, передбачених законопроектом.

Ми розцінюємо цю новелу законопроекту як дуже позитивну, оскільки її впровадження сприятиме підвищенню ефективності інвестиційних процесів в портах, а також забезпечення балансу інтересів між новими інвесторами і тими портовими операторами, які вже довгі роки експлуатують об'єкти портової інфраструктури і вклали значні суми в їх модернізацію на базі орендних правовідносин.

У той же час, для того, щоб зробити механізм трансформації оренди в концесію працюючим, прозорим та ефективним, ми вважаємо правильним вдосконалити відповідні положення

законопроекту, що регулюють дане питання, з урахуванням наступних аспектів:

* Процедура такої трансформації повинна бути максимально простою і прозорою з мінімальним рівнем бюрократизації. Для цих цілей ми пропонуємо внести в законопроект зміни, які виключають необхідність отримання окремого рішення Кабінету міністрів (як це справедливо передбачено законопроектом для інших випадків позаконкурсної концесії). Зокрема, на наш погляд, законопроект повинен передбачати, що для зазначеного переходу потрібно тільки:

а) дотримання обов'язкових критеріїв для переходу, прямо передбачених законопроектом (діючий строк договору оренди; відсутність порушення істотних умов з боку орендаря; відповідність кваліфікаційним вимогам, що висуваються до концесіонерів тощо);

б) політичне рішення органу управління, погоджене з Мінекономіки;

в) згода самого орендаря перейти на концесію.

* З огляду на те, що орендодавцем за договором оренди і концесієдавцем за договором концесії виступають різні органи (регіональні відділення Фонду держмайна – для оренди, орган управління – для концесії), при трансформації оренди в концесію ми вбачаємо загрозу певної протидії з боку службовців Фонду держмайна (не в силу особистості останніх, а у зв'язку зі звичайним відомчим конфліктом інтересів). У зв'язку з цим, якщо можливість такої трансформації буде прямо залежати від тих чи інших рішень Фонду держмайна як орендодавця (про підписання угоди про припинення договору оренди, про повернення об'єкта з оренди тощо), то це створить підґрунтя для внутрішніх конфліктів, протидій і корупційної складової.

У зв'язку з цим, для того, щоб такий механізм був робочим, на наш погляд, описаний відомчий конфлікт повинен бути остаточно

вирішений на стадії прийняття законопроекту, який в будь-якому випадку буде узгоджуватися з Фондом держмайна. З цією метою ми вважаємо за доцільне включити в законопроект прямі й однозначні норми про те, що:

– в разі прийняття рішення про трансформацію оренди в концесію і підписання концесійного договору, договір оренди автоматично втрачає свою силу, без необхідності будь-якого додаткового узгодження цього питання з орендодавцем;

– аналогічним чином автоматично втрачає силу і акт прийому-передачі об'єкта в оренду, підписаний між орендарем та орендодавцем, і орендар вважається таким, що належним чином виконав свій обов'язок щодо повернення об'єкта з оренди, без необхідності підписання будь-яких додаткових актів про повернення з орендодавцем;

– орендар зобов'язаний оплачувати орендну плату відповідно до умов договору оренди виключно за період до моменту укладення концесійного договору і, відповідно, автоматичного припинення договору оренди.

1.3. Впровадження механізму позаконкурсного переходу на концесію не тільки з оренди, але й з інших організаційно-правових форм інвестування

Як відомо, останніми роками лєвова частка всіх інвестпроектів, які реалізуються у вітчизняних морських портах, базується на договорах оренди. Однак деякі інвестиції все ж таки вносяться на підставі інших інструментів (зокрема, договорів спільної діяльності і інвестиційних договорів). У зв'язку з цим, на наш погляд, було б справедливим передбачити аналогічний механізм трансформації в концесію не тільки орендних, але і зазначених альтернативних договорів, за умови дотримання обов'язкових критеріїв для такої трансформації.

1.4. Впровадження граничних строків для надання державними / муніципальними органами / підприємствами всіх необхідних погоджень для укладення концесійного договору і реалізації

концесійного проекту

Для того, щоб зробити концесійний механізм більш прозорим і ефективним, ми вважаємо за доцільне включити в законопроект положення, які б передбачили жорсткі граничні строки для надання всіх необхідних погоджень на шляху концесійного проекту. Також ми вважаємо правильним включити в законопроект пряму норму про те, що якщо в зазначені строки той чи інший орган не надав свою відповідь на відповідний запит про надання необхідного узгодження, то таке узгодження автоматично вважається наданим.

На наш погляд, такі нововведення дозволять дисциплінувати державних службовців і не допускати безпідставне затягування погоджувальних процедур, як це відбувається сьогодні.

1.5. Впровадження можливості державних підприємств – інфраструктурних монополістів виступати в ролі концесієдавця та отримувати частину концесійних платежів

Законопроект зберігає принцип, який закріплений і у діючому концесійному законодавстві, у відповідності до якого концесієдавцем у договорі концесії є відповідний орган управління об'єктами державної власності (Мінінфраструктури відносно об'єктів портової інфраструктури).

Втім, варто враховувати, що директиви ЄС про концесії 2014 року надають можливість національному законодавству наділяти правами концесієдавця окрему категорію юридичних осіб державного сектору економіки, які отримали, так звані, «виняткові або спеціальні права» на здійснення певних видів діяльності. Зокрема, це може бути застосовано до українських підприємств – інфраструктурних монополістів: Укрзалізниці, Нафтогазу, Адміністрації морських портів України.

Зокрема, якщо говорити про потенційну концесію у портовій галузі, то надання прав концесієдавця Адміністрації морських портів України цілком відповідало б найбільш прогресивній практиці з управління морськими портами – моделі LandlordPort,

де портова адміністрація здійснює від імені держави та/або муніципалітету повноваження з управління та розпорядження інфраструктурою порту, зокрема але не обмежуючись, виступає в ролі державного партнера у всіх інвестиційних проектах, що реалізуються на території порту.

Крім того, законопроект зберігає існуючий і сьогодні принцип, згідно з яким 100% концесійних платежів оплачуються в державний або місцевий бюджет (в той час як, наприклад, у випадку з орендою 30% розміру орендної плати оплачуються на користь безпосереднього державного підприємства – балансоутримувача об'єкта оренди).

Така ситуація робить оренду більш привабливим і вигідним правовим інструментом в очах державних підприємств, в порівнянні з концесією. І якщо цей принцип не буде змінений, то можна припустити потенційну протидію керівників державних підприємств портового сектора проти концесійного сценарію розвитку портів, зокрема, проти описаної вище трансформації орендних договорів в концесійні.

Для того, щоб раз і назавжди вирішити описану проблему, ми вважаємо правильним передбачити в законопроекті право державного / комунального підприємства – балансоутримувача відповідних об'єктів, які передаються в концесію, на отримання певної частки від концесійних платежів.

1.6. Більш досконале врегулювання земельних і будівельних питань, що виникають в процесі реалізації концесійних проектів

Як відомо, відповідно до положень чинного будівельного законодавства, для виконання робіт з будівництва нових або реконструкції існуючих об'єктів необхідним є оформлення дозвільних документів у сфері будівництва, для чого, в свою чергу, замовник будівництва повинен попередньо оформити і легалізувати своє право користування на земельну ділянку, на території якої планується виконання відповідних робіт.

Процедура оформлення прав на землю – це окрема сфера, яка

регулюється окремим законодавством і передбачає необхідність отримання цілого ряду погоджень у органів, які жодним чином не пов'язані з реалізацією концесійних проектів.

Відносно портової галузі процес оформлення прав на землю ускладнюється ще й тим, що земельні ділянки портів в більшості випадків знаходяться в користуванні відповідних державних підприємств, в зв'язку з чим оформленню таких земель в користування інвесторів повинна передувати відмова таких держпідприємств від своїх прав на ці землі, що саме по собі передбачає досить складну узгоджувальну процедуру.

В результаті, з досвіду реалізації інвестиційних проектів в портах, тільки на переоформлення прав на земельні ділянки (тобто, на попередню стадію, без проходження якої інвестиційний проект навіть не може бути розпочато) зазвичай потрібно не менш ніж 1-2 років.

Для того, щоб прискорити процес реалізації потенційних концесійних проектів, ми вважаємо правильним включити в законопроект положення (в тому числі, в частині внесення змін до спеціальних законодавчих актів, таких як Земельний кодекс, Закон про регулювання містобудівної діяльності тощо), які будуть пропонувати один з наступних варіантів вирішення описаної проблеми:

– 1-й варіант – передбачити виключення із загального правила про необхідність оформлення прав на землю для цілей виконання будівельних робіт, а саме, скасувати необхідність такого оформлення для цілей виконання робіт в рамках концесійних договорів на землях державної і комунальної власності (нинішнє будівельне законодавство вже містить ряд аналогічних виключень стосовно інших випадків);

– 2-й варіант – передбачити, що в разі, якщо земельна ділянка, необхідна для реалізації концесійного проекту, знаходиться в постійному користуванні відповідного державного або комунального підприємства, то з моменту укладення концесійного

договору таке право користування повинно бути автоматично припинене, а земельна ділянка повинна бути надана в оренду концесіонеру.

На наш погляд, врахування описаних вище пропозицій дозволить зробити концесійний сценарій розвитку вітчизняних портів прозорим, ефективним та вигідним як для держави, так і для інвесторів.

1. II. ЗАКОНОПРОЕКТ ПРО ПРИВАТИЗАЦІЮ ДЕРЖАВНОГО МАЙНА

Останні кілька років вітчизняна портова галузь перебуває в очікуванні майбутньої приватизації – розмови про це активно ведуться (як на державному рівні, так і в бізнес-співтоваристві) з моменту портової реформи 2013 року, яка розділила всі об'єкти портової інфраструктури на дві групи:

– стратегічні об'єкти (акваторія, причали та інші гідротехнічні споруди, навігаційне обладнання та інші об'єкти портової інфраструктури загального користування), які закріплені в державній власності (у віданні ДП «Адміністрація морських портів України») і не можуть бути віддані в «приватні руки»;

– нестратегічні об'єкти (тилові складські майданчики, перевантажувальна техніка тощо), які сьогодні закріплені за державними підприємствами – портами (державними стівідорними компаніями) і щодо яких реформа взяла курс на майбутню приватизацію.

Передумов для такої приватизації безліч: це і наполегливі вимоги Міжнародного валютного фонду, спрямовані на пошук додаткових джерел для наповнення державного бюджету, і відсутність у держави самостійної можливості підтримувати існуючу портову інфраструктуру в належному технічному стані, модернізувати її у відповідності до потреб ринку тощо).

Однак весь цей час тема приватизації в портах залишається виключно на рівні розмов і до конкретних практичних кроків

справа не доходить, для чого є дві основні причини:

- перша причина – наявність всіх державних стивідорних компаній в Переліку об'єктів, заборонених до приватизації, затверджених Законом України;
- друга причина – недосконале приватизаційне законодавство, яке створює цілий ряд спірних і проблемних питань стосовно приватизації об'єктів портової інфраструктури.

Що стосується першої причини, то розмови про її усунення ведуться вже давно – за останні кілька років в Парламенті був зареєстрований ряд законопроектів, що передбачають виключення державних стивідорних компаній з Переліку об'єктів, заборонених до приватизації. Однак поки що жоден з таких законопроектів не був розглянутий і схвалений, з чого можна зробити висновок, що остаточна політична воля дати старт приватизації вітчизняних портів поки ще не проявлена.

Відносно ж другої причини (недосконалого законодавства) – як раз на її усунення і спрямований зазначений вище новий законопроект про приватизацію державного майна, який нещодавно був зареєстрований у Парламенті та який передбачає внесення змін до загальної приватизаційної процедури в Україні (не тільки по відношенню до портів, а взагалі).

У зв'язку з цим, пропонуємо розглянути основні положення цього законопроекту в порівнянні з нинішнім приватизаційним законодавством і стосовно до перспективи його застосування у портовій галузі.

2.1. Запровадження потенційної можливості приватизації окремих індивідуально визначених об'єктів портової інфраструктури

Законопроект пропонує одне досить важливе нововведення, у відповідності до якого навіть якщо те чи інше держпідприємство включено до Переліку об'єктів (підприємств), заборонених до приватизації, то, незважаючи на це, майно, яке знаходиться на балансі такого держпідприємства, але не входить до складу його

цілісного майнового комплексу, не забезпечує його основну господарську діяльність або не використовується в такій діяльності протягом останніх 3-х років, все одно може бути приватизовано (як окреме індивідуально визначене майно).

Безумовно, з точки зору можливої приватизації об'єктів портової інфраструктури це дуже позитивна норма, оскільки вона створює потенційну можливість приватизації активів державних стивідорних компаній, навіть якщо вони так і не будуть виключені з вищевказаного Переліку об'єктів (підприємств), заборонених до приватизації.

2.2. Зміна класифікації об'єктів приватизації

Законопроект передбачає істотну зміну підходу до класифікації об'єктів приватизації і, отже, процедури приватизації кожної групи в рамках такої класифікації.

Так, нинішнє законодавство передбачає поділ усіх об'єктів приватизації на шість груп: А, В, Г, Д, Е, Ж. При цьому, відповідно до раніше прийнятої Постанови Кабінету Міністрів № 271 від 12.05.2015 р, усі державні стивідорні компанії були віднесені до об'єктів потенційної приватизації групи Г, в рамках якої приватизації підлягають цілісні майнові комплекси підприємств (як єдине ціле) або акції держави в таких підприємствах (після їх перетворення в акціонерні товариства за допомогою корпоратизації). Ми неодноразово підкреслювали, що подібний підхід може бути успішно застосований до приватизації дрібних однопрофільних портів, проте відносно великих портів, які працюють з різними категоріями вантажів і обтяжених тривалими договірними відносинами з інвесторами, застосування такого підходу заведе приватизацію в глухий кут, оскільки активи таких портів має сенс приватизувати тільки пооб'єктно – як індивідуально визначене майно (сьогодні це група А).

Новий законопроект передбачає скасування описаної вище класифікації і передбачає, що всі об'єкти приватизації

поділяються тільки на дві групи: об'єкти великої і малої приватизації. При цьому:

– до об'єктів великої приватизації належать цілісні майнові комплекси держпідприємств та акції держави в акціонерних товариствах, вартість активів яких за даними фінансової звітності за попередній приватизації календарний рік перевищує 250 млн. грн. (активи і АМПУ, і всіх великих держпідприємств-портів значно перевищують цю суму). Основні рішення, пов'язані із приватизацією таких об'єктів, приймаються на рівні Кабінету Міністрів України за поданням Фонду держмайна України;

– всі інші державні активи відносяться до об'єктів малої приватизації, в тому числі, і об'єкти незавершеного будівництва, а також окреме індивідуально визначене (рухоме і нерухоме) майно. Основні рішення, пов'язані із приватизацією таких об'єктів, приймаються на рівні Фонду держмайна України та Мінінфраструктури України.

При цьому з формулювань законопроекту не до кінця зрозуміло, чи може приватизуватися за процедурою малої приватизації те чи інше індивідуально визначене майно, що перебуває на балансі держпідприємства, цілісний майновий комплекс якого відноситься до об'єктів великої приватизації (що було б оптимальним, з точки зору перспектив приватизації в портах). На наш погляд, можливість такої пооб'єктного приватизації впливає з «духу» законопроекту, однак буквально в ньому це не прописано. У зв'язку з цим, з урахуванням неоднозначних формулювань законопроекту і щоб уникнути подальших розбіжностей при його трактуванні і застосуванні органами приватизації, ми вважали б правильним доповнити цей законопроект спеціальною нормою, яка дає однозначну відповідь на це питання. Приклад такої норми наведений нижче:

„Стаття 5. Класифікація об'єктів приватизації ...

4. У разі якщо відносно відповідного рухомого та/або нерухомого майна державних підприємств, цілісні майнові

комплекси яких відносяться до об'єктів великої приватизації в розумінні цієї статті, в порядку, передбаченому цим Законом, прийняте рішення про приватизацію такого майна як окремого індивідуально визначеного майна, то така приватизація відбувається за процедурою, передбаченою цим Законом для об'єктів малої приватизації”.

2.3. Способи приватизації

Законопроект зберігає існуючі сьогодні два глобальних способи приватизації:

- конкурсний (шляхом проведення аукціону);
- позаконкурсний (шляхом викупу об'єкта приватизації єдиним претендентом-покупцем).

Відносно конкурсного способу (аукціону) законопроект передбачає два його можливих різновиди:

- аукціон з умовами – переможцем в якому стає не тільки той претендент, який запропонував найбільшу ціну, але і той, який погодився прийняти на себе додаткові приватизаційні умови (наприклад, щодо гарантування певного обсягу вантажопотоку тощо). При цьому приватизація об'єктів великої приватизації (див. вище) допускається тільки через аукціон з умовами, які затверджуються Кабінетом Міністрів (так само як і стартова ціна продажу, що заявляється на такому аукціоні);
- аукціон без умов – переможцем в якому стає той претендент, який запропонував найбільшу ціну, без будь-яких додаткових зобов'язань.

До числа прогресивних нововведень законопроекту можна також віднести можливість проведення аукціону в електронній формі – в режимі онлайн в інтернеті.

Що ж стосується позаконкурсного способу приватизації (викупу), законопроект передбачає наступні підстави для цього:

* Якщо на аукціон подана заявка тільки від одного покупця. Важливо також враховувати, що стосовно об'єктів великої приватизації (див. вище) навіть якщо на аукціон з продажу таких об'єктів подана заявка тільки від одного покупця, то застосування викупу як позаконкурсного способу приватизації таких об'єктів відбуватиметься не автоматично, а на підставі окремого рішення Кабінету Міністрів, прийнятого за поданням Фонду держмайна.

* Якщо мова йде про приватизацію окремого індивідуально визначеного майна, раніше переданого в оренду, і орендар за погодженням з орендодавцем за свій рахунок поліпшив об'єкт оренди не менше ніж на 25% (за умови, якщо на момент приватизації договір оренди діє (його строк не закінчився) і в орендаря відсутня заборгованість з оплати орендної плати.

Такі положення законопроекту надають ґрунт для оптимізму нинішнім портовим операторам, які вклали значні інвестиції в розвиток об'єктів портової інфраструктури через орендний механізм, оскільки створюють передумови для прозорості і конструктивної трансформації нинішніх орендних договорів в процесі майбутньої приватизації портів на умовах, вигідних як для держави (яке зможе отримати оплату вартості своїх активів, переданих під управління приватних операторів для цілей більш ефективного ведення стивідорного бізнесу), так і для інвесторів (які отримають можливість закріпити свої права на створювані ними термінали, спираючись на юридичний механізм, більш надійний ніж тимчасове користування за договором оренди).

Разом з тим, варто зазначити, що початкова версія законопроекту, зареєстрована в Парламенті, містила пряму і однозначну норму про те, що в описаному вище випадку вартість невідокремлювальних поліпшень об'єкта оренди, виконаних за рахунок орендаря і за згодою орендодавця, підлягає заліку при викупі такого об'єкта орендарем в рамках процедури приватизації. Однак після цього в Парламент була подана нова (уточнена) версія законопроекту, з якої дана норма, на жаль,

була виключена. Таким чином, якщо цей законопроект буде прийнятий в його останній редакції, то можливість орендаря повторно не платити за виконані ним поліпшення об'єкта оренди в процесі його приватизації буде під великим питанням, що може створити підґрунтя для грубого порушення прав інвесторів та гарантій захисту інвестицій.

З урахуванням вищевикладеного, вважаємо за доцільне повернути в текст законопроекту вказану вище норму, що дозволить створити справедливі умови участі у майбутніх приватизаційних процесах тих портових операторів, які вже вклали значні обсяги власних інвестицій у розвиток об'єктів портової інфраструктури, на паритетних засадах із новими інвесторами. Зміст зазначеної норми наведений нижче:

„Стаття 18. Приватизація об'єктів державної власності, переданих в оренду ...

5. Якщо покупцем об'єкта приватизації стає орендар, то вартість невід'ємних поліпшень йому зараховуються під час остаточного розрахунку за об'єкт приватизації”.

2.3. Умови для успішної практичної реалізації положень законопроекту про приватизацію державного майна у портовому секторі

Важливо враховувати, що новий законопроект, як і нинішнє приватизаційне законодавство, допускає можливість приватизації майна державних стивідорних компаній як у вигляді цілісних майнових комплексів, так і у вигляді окремого індивідуально визначеного майна. І вибір того чи іншого способу згідно із законопроектом, як і сьогодні, залежить від політичних рішень Кабміну / Фонду держмайна / Мінінфраструктури.

Таким чином, для того, щоб довгоочікувана приватизація нестратегічних об'єктів портової інфраструктури нарешті відбулася і проходила найбільш ефективним шляхом, що задовольняє інтереси як держави, так і інвесторів, необхідно щоб:

- описаний законопроект був прийнятий Парламентом і підписаний Президентом в редакції, яка, як мінімум, не повинна погіршити положення нинішньої редакції, а в ідеалі повинна бути дещо вдосконалена (див. вище пропозиції щодо такого вдосконалення);
- державні стивідорні компанії були виключені Парламентом з Переліку об'єктів (підприємств), заборонених до приватизації;
- Кабмін змінив раніше обраний підхід до приватизації портової інфраструктури, а саме, передбачив можливість приватизації окремого індивідуально визначеного портового майна (малу приватизацію) поряд з приватизацією цілісних майнових комплексів державних стивідорних компаній.

На наш погляд, в разі дотримання всіх перерахованих умов, є всі підстави сподіватися, що приватизація портової галузі зможе принести позитивний результат для розвитку галузі та вітчизняної економіки в цілому.