

Рада приняла закон о концессиях: реакция участников портового рынка

Большинство участников портового рынка восприняли эту новость позитивно

3 апреля Верховная Рада приняла за основу проект закона «О концессиях». За принятие соответствующего правительственного законопроекта № 8125 в первом чтении проголосовали 240 народных депутатов.

В то, что первое чтение законопроекта пройдет уже в этом году мало кто верил. Но народные депутаты преподнесли портовому сообществу неожиданный сюрприз.

Мы попросили участников рынка прокомментировать эту новость. В дальнейшем мы также будем публиковать более развернутые мнения относительно данного закона и его анализ.

Шота Хаджишвили, председатель правления Ассоциации морских агентов Украины

Для меня это позитивная новость. К идее концессии отношусь хорошо. ГП должны быть проданы, а для имущества, которое нельзя продавать – концессия лучшее что придумали.

Андрей Соколов, экс-директор ГП «Херсонский МТП», советник министра инфраструктуры:

Принятие законопроекта в первом чтении – это важный шаг. Многие сомневались, что первое чтение законопроекта пройдет в этом году. Собственно, концессия ХМТП и «Ольвии» предусматривалась даже без расчета на то, что к моменту

заклучения договоров новый закон уже будет действовать. Предполагалось, что это будет на базе существующего закона «О концессии». Но помимо этих объектов есть еще множество других, которым нужна именно концессия. Механизм аренды не подходит, поскольку там инвестор слишком зависит от руководства госкомпаний, у которых на балансе имущество, которое сдается в аренду. Концессия развязывает руки – ты можешь улучшать инфраструктуру и т.д. без созыва соответствующей комиссии, т.е., процесс идет быстрее.

Конечно, сейчас проект прошел только первое чтение и предстоят другие этапы прохождения законопроекта, но для инвесторов и отрасли это все-таки очень позитивный знак. Доработки наверняка будут, но уверен, что законопроект найдет поддержку – его долго «вынашивали» и превлекли многих специалистов, в том числе и иностранных, из уважаемых финансовых организаций и т.д.

Карина Щеглова, экс-директор ГП «Скадовский МТП»

Такой законопроект очень важен для таких небольших портов, как Скадовский порт. Для которых это даже важнее, чем для «Ольвии» с ее позитивной динамикой грузоперевалки. О том, что ГП «Скадовский МТП» необходимо отдать в концессию или же использовать какой-то другой механизм, я говорила еще пять лет назад. Это тут случай, когда должен придти инвестор и создать многую инфраструктуру практически с нуля. И для него важно видеть, что законодательство защищает его интересы и он сможет рассчитывать на возвращение инвестиций и в будущем – на приватизацию. Нынешний законопроект еще не идеален. Например, не все понятно в отношении концессионных платежей. Но в целом он производит впечатление прозрачного, он должен привлечь инвесторов. Я знаю инвесторов, которые ждут именно прозрачного механизма концессии, им важно, чтобы был один четкий закон. Кроме того, закон о концессии исключает дополнительные звенья в плане согласования, что тоже важно для инвесторов, которые хотят четко понимать, что, например, в этом случае ответственность будет конкретно на Мининфраструктуры.

Александр Глущенко, Специалист развития ГП «Бердянский МТП»:

«Дьявол в деталях» – пожалуй, так в двух словах можно охарактеризовать принятый законопроект. Большинство его позиций требует серьезной доработки. Даже если не обращать внимание все несуществующие понятия, такие как «оформление земельных участков», которых нет в украинском законодательстве, то замысел авторов закона прост и понятен – дать возможность концессионерам получить максимальную прибыль, не развивая инфраструктуру.

Если этот механизм заработает, Верховной Раде не придется даже исключать госстивидоров из списка стратегических для безопасности и экономики страны объектов, поскольку по всем признакам, это та же самая аренда. А в некоторых статьях содержатся значительные противоречия. Например: «земельный участок, необходимый для реализации проекта ... предоставляется концессионеру в пользование на условиях аренды(!) на срок действия концессионного договора в соответствии с Земельным кодексом Украины».

Также хорошо бы было выставить антикоррупционные «предохранители», исключив возможность выбирать концессионера вне конкурса путем прямых переговоров и дискриминацию общественных интересов.

По моему мнению, концессия может стать действенным инструментом в морских портах для развития портовой инфраструктуры. Однако, в нынешнем виде закон выглядит как подготовленный в спешке, для создания видимости выполнения обещания начать пилотные проекты концессии, а не реальным инструментом.

Татьяна Титаренко, управляющий партнер LeGran.TT

Приветствую принятие законопроекта «О концессиях» в первом чтении, как и в целом разработку документа.

В законопроекте заявлены ряд важных и нужных для портовой

отрасли новшеств, которые создают правовой механизм для реализации концессионных проектов в портах.

К примеру, предусмотрен механизм трансформации аренды в концессию в случае обращения со стороны арендатора, упрощена процедура выделения земельных участков для концессионных проектов (отсутствует требование о получении разрешения госорганов; необходимы: 1. ходатайство частного партнера, концессионера; 2. договор, заключенный в рамках ГЧП, в частности, концессионный). Важным нововведением считаю возможность потенциального концессионера инициировать концессионный проект, а также возможность замены концессионера. Положительным является разграничение регулирования концессии и других форм ГЧП.

В то же время надеюсь, что в процессе доработки законопроекта в парламенте будет учтено ряд моментов. К примеру, не совсем ясно, насколько эффективным и «рабочим» будет мониторинг и контроль за реализацией концессионных проектов. Вижу проблемы и в части разрешения земельных вопросов. А они, безусловно, являются одними из ключевых для реализации любого инфраструктурного проекта в портах. К примеру, учитывая специфику портовой сферы, для реализации одного концессионного проекта может потребоваться отвод нескольких участков различных форм собственности – коммунальной и государственной. И вот здесь будущий концессионер непременно столкнется со сложностями взаимодействия с органами, которые распоряжаются земельными участками. Возможно, целесообразнее передать права на управление земельными участками в пределах границ портов тому же органу управления, который ответственен за реализацию всего концессионного проекта, т.е. Мининфраструктуры. Такой подход существенно упростил и ускорил бы реализацию инвестиционных проектов в портах. Тревожит то, что законопроект фактически оставляет существующую процедуру принятия решения об осуществлении ГЧП без изменений, со всей потенциальной бюрократией и препятствиями. А это может негативным образом сказаться на инвестиционной

привлекательности проектов в портовой сфере и, возможно, на самой практической реализуемости таких проектов.

В целом, законопроект предполагает обширный пакет изменений в действующее законодательство Украины. Уверена, окончательный коэффициент эффективности законопроекта можно будет просчитать лишь после его правоприменения на практике.

Партнёр Международной юридической службы Interlegal **Артур Ницевич** и менеджер портовых и морских проектов Interlegal **Рашид Буда**:

Законопроект, наконец, определяет правила игры, как для государственного, так и для частного секторов во время реализации концессионных проектов. Ведь не секрет, что ранее конкурсные условия разрабатывались скорее для одного участника (концессионера), что во многом объясняет неуспешную реализацию украинских концессионных проектов в прошлом.

В законе много новых интересных юридических и экономических реалий:

- Новая процедура передачи объектов и проведения концессионного конкурса;
- Чёткое регулирование видов и содержания решений, которые принимает концессиодатель;
- Предусмотрена возможность формирования объекта концессии за счёт имущества, которое находится на балансе нескольких балансодержателей;
- Предусмотрена возможность инициирования концессионных проектов самим инвестором, а также возможность трансформации отношений аренды в концессию, чего давно ждали специалисты рынка;

Кроме того, законодатель предусмотрел возможность замены концессионера, что также является новшеством для Украины. Также хочется отметить качество юридической техники документа. Невооруженным глазом видно, что он написан специалистами.

Мы все знаем, что именно этого зачастую не хватает современной Украине. Однако ещё стоит дождаться второго чтения и посмотреть, какие изменения будут внесены на этапе доработки документа. В целом мы смотрим на новации законопроекта с оптимизмом и рекомендуем всем, кто любит юридические тонкости, изучить для начала вывод Главного научно-экспертного управления.

[Игорь Гошовский, Андрей Муравский](#)

<https://ports.com.ua>