

Валентина Михайлова. Соседи по морю: от Стамбула до Трабзона

Как Турция развивает транспортную инфраструктуру Черноморья

В последние годы интерес к созданию морского бизнес-сообщества Черноморья, похоже, окончательно угас. Об энтузиазме, с которым в середине 90-х прошлого века создавались международные транспортные проекты, совместные ассоциации, прокладывались морские коридоры и даже формировались банки, напоминают пока проекты ТРАСЕКА и ОЧЭС в силу живучести их бюрократического аппарата. Дело тут и в политике, и в разных уровнях экономики, и в коррупции, и в той же бюрократии... Каждая из стран пошла своим путем. Сложно сказать, что из перечисленного подорвало отношения больше.

Сложная судьба маршрута

Сегодня у паромного комплекса в Черноморске можно заметить стоящий в отстое небольшой паром «Каледония». Украинская компания «Укрферри» в конце прошлого века приобрела судно, подняла на нем украинский флаг и первой на Черном море сделала прорыв в грузо-пассажирских перевозках. «Каледония» много лет успешно соединяла Одессу со Стамбулом, пока приносящий живую копейку проект не вызвал интерес у кого-то на берегу. Судно не выпускали полтора года под разными предлогами, ожидая взяток... Так и сгинула линия.

«Укрферри» понадобилось несколько лет, чтобы возобновить перевозки в Стамбул из Черноморска. Сначала создали железнодорожно-автомобильную переправу до порта Дериндже, что в Измитском заливе, но могли возить только грузы. Возможность доставлять пассажиров в Турцию морем появилась после открытия в начале 2017 года таможенно-пограничного терминала в порту

Хайдарпаша, расположенного на азиатском берегу Босфора.

В пресс-релизах компании сообщается, что созданы комфортные условия для пересечения турецкой границы, в том числе для любителей авто- и мототуризма. В этом убедилась группа украинских журналистов, которая в июле этого года первой отправилась исследовать новый для украинских путешественников маршрут вдоль черноморского побережья Турции от Стамбула до Трабзона.

Другой мир

Мы получили паспорта со штампами прямо на борту, сошли на берег и начали было искать пропускной офис, памятуя количество проверяющих на украинской переправе, которые по несколько раз поштучно считали пассажиров, тщательно записывали данные в бумажки... Но Турция – это другой мир. По степени экономических свобод – западный. По качеству услуг и улыбок – восточный (вы только скажите, что хотите).

Маршрут, в организации которого участвовали СК «Укрферри», Министерство культуры и туризма Турции и старейший турецкий туроператор VIP tourist, назван «Один weekend – две страны». Автомобильное путешествие по побережью «закольцовано» морскими линиями «Укрферри»: сначала из Черноморска в Стамбул, в конце пути из Батуми – в Черноморск. Так что можно говорить о трех странах: один день в сегодняшнем Батуми тоже много стоит.

Скажу сразу, путешествие вдоль Черного моря длиною в пять дней (2000 км, 20 городов) заняло в моем рейтинге лучших маршрутов (а путешествовать я люблю) одно из первых мест. Я бы возвращалась в каждый город и городок еще и еще, с наслаждением наблюдая, как густо вплетаются в современную жизнь этой части Малой Азии звуки, краски, линии зданий и аромат культур древних народов, населявших эту территорию как минимум 20 тыс. лет назад. Турки – отличные хранители времени.

В этом регионе находились Хеттское царство, Лидийское царство, Мидия, государство Ахеменидов, Великая Армения, Киликия,

держава Александра Македонского, государство Селевкидов, Понтийское царство, Пергам, Древний Рим, Византия, Конийский султанат, Османская империя... Государственные образования рождались, развивались и гибли под натиском новых завоевателей, оставляя после себя памятники и образцы древних цивилизаций, культуры и быта.

Здесь родились философ Диоген Синопский, первый географ Страбон Амасийский, османские султаны. Здесь за свои идеалы боролись и умирали Ганнибал, Георгий Победоносец. Здесь воевали амазонки, рождались мифы и легенды, вошедшие в культурную сокровищницу человечества.

Несмотря на обилие достопримечательностей, регион малоизвестен соседям по морю, говорили во время встречи с журналистами директор Восточно-Черноморского туристического объединения «Турсаб» Суат Гюркок и представитель Министерства культуры и туризма Турции Али Айвазоглу. В такие причерноморские города, которые являются памятниками истории, как Кастамону, Синоп, Амасья, Самсун, Трабзон, Ризе, Гиресун, в основном приезжают турецкие туристы. В последние годы растет популярность этого края среди иностранцев. Их привлекают отличные дороги, комфортные отели, гостеприимство местных жителей и, конечно, богатое историческое прошлое. Есть большие перспективы в развитии гастрономического, медицинского и паломнического туризма.

Добавлю, что каждый город на побережье имеет свои марины, путешествие на яхтах будет так же комфортным и незабываемым. К слову, осенью, когда начнется сезон цитрусовых, а девственные леса, что тянутся вдоль всего побережья, оденутся в багрянец, можно отправиться в путешествие из Черноморска через Самсун. В это время начинает сезонную работу еще одна линия «Укрферри».

Как быть счастливым

Пророк Мухаммед учил: «Хочешь быть счастливым – не сравнивай себя с другими». К концу первого дня путешествия мы стали

несчастливыми.

Дело было даже не в том, что в Турции, в развитие слабой экономики которой в 90-х вкладывали миллионы долларов наши «челноки», сегодня минимальная зарплата раза в четыре выше украинской, а минимальная пенсия – в семь раз. Тут, скорее, дело было в понимании роли государства в современной (рыночной) жизни.

В Турции она классическая. Частный бизнес зарабатывает деньги, а государство делает все, чтобы частный бизнес зарабатывал как можно больше и быстрее развивался. Поэтому государственные средства идут на развитие инфраструктуры, которая подстегивает развитие частного бизнеса. Такой себе круговорот интересов в системе жизнеобеспечения страны.

Пример – идея создания автомобильного кольца вокруг Черного моря. Ее в 90-х инициировали турецкие автоперевозчики, которые сухопутным путем возили товары из Ирана и т. д. Проект должен был обеспечить не только строительство качественных дорог вдоль всего черноморского побережья, но также визовые и тарифные преференции для «кольцевых» перевозок. В Украине об этом говорили много, как всегда. И результат – как всегда. Украина своим транзитным шансом не воспользовалась.

А турки идею не оставили и на протяжении всех бесполезных переговоров с соседями через море строили дороги – дорогостоящие, потому что зачастую приходилось пробивать туннели в Понтийских горах, иногда не в один километр. Теперь проект называется «Черноморская дорога» и подразумевает строительство не только автобанов, но и железной дороги. Магистрالی от Карса на востоке (к нему уже готова железнодорожная линия из Баку через Тбилиси) протянутся вдоль северной границы Турции и далее на западное побережье, пройдут по территории Болгарии, Румынии до Украины. В связи с этим проектом решено было даже построить третий мост над Босфором и первый в мире межконтинентальный мост, по которому пройдут поезда.

Мост официально открыт год назад, назван в честь султана Явуза Селима, имеет длину основного пролета 1,4 км (общая протяженность – более 2 км), ширину 59 м, высоту опор 322 м. У моста восемь полос автомагистрали, две железнодорожные колеи. В комплексе с новым мостом была открыта автострада. Общая стоимость – \$3 млрд. Уже говорят, что это часть грандиозного проекта, который продолжится строительством нового аэропорта и канала от Черного до Мраморного моря, в обход Босфора.

Все эти проекты разрабатываются в ожидании грузов по возобновленному Шелковому пути. Трасса, по которой мы ехали, – его часть. В ближайшие пару лет участники проекта должны достигнуть цели – организовать поезд грузов и пассажиров сухопутным путем от Южной Кореи, Китая до Лондона. Турция сейчас на завершающем этапе достройки дорог, мостов и туннелей.

Три года назад под этот проект построен самый глубокий (60,5 м) подводный автомобильно-железнодорожный туннель «Мармарай» длиной 13,6 км под Босфором. Общая стоимость проекта – 3,3 млрд евро. Пока он работает как подводное метро, но идет подготовка к принятию грузов по железной дороге, в итоге число пассажиров вырастет до 1,5 млн в сутки. «Восточный экспресс», когда-то соединявший Константинополь с Францией, получит новую жизнь. Страна – деньги за транзит и использование дорог. Настоящий хозяин знает главный закон рынка: сделай хорошее предложение – и появится спрос.

Туризм составляет пятую часть ВВП Турции. В это тоже продолжают вкладывать, желая сделать всю Малую Азию (она того стоит) Меккой для туристов со всего мира. Цель – дать рабочие места депрессивным регионам. Для этого, например, развивают городскую инфраструктуру. Практически во всех городах северного побережья организован хороший доступ к берегу. Скалы, крепости на них, когда-то нависавшие над морем, ушли вглубь. Огромные пологие площади созданы искусственно, насыпным способом. За государственные (не городские!) деньги. Это места для парковых зон, детских площадок, прогулок граждан

(пляжи есть, но на них не принято купаться). На намывных землях строят аэродромы. Взлетная полоса вдоль моря может обеспечить большой поток пассажиров. В Трабзоне (300 тыс. жителей), к слову, самолеты садятся и взлетают каждый 15 минут.

Нормальная общепринятая роль государства. Не без коррупции здесь, конечно, но тоже классической. Хотя, поговаривают, пример постсоветских стран в этом вопросе становится все заразительней. А жаль.

Турция как мировой хаб

С транспортной инфраструктурой Малой Азии, которая представляла экономический интерес многих народов, Турции повезло. Две тысячи лет до нашей эры здесь проходила западная ветка Шелкового пути. Товар шел из Пекина до Эфеса на Эгейском море. Позже к организации хорошего сообщения подключились персы, захватившие эти территории в VI веке до н. э. Они проложили хорошие дороги до самого малого города, чтобы и в зной, и в стужу ими могли пользоваться древние налоговики. Во времена Александра Македонского для быстрого продвижения легионов много строили дорог. Их называли царские, и они были прочнее нынешних асфальтовых.

В Византийский период дороги тоже поддерживали в хорошем состоянии. А вот в Османской империи предпочли пользоваться имеющимися коммуникациями без каких-либо значительных вложений. К началу XX века, моменту основания республики, в Турции практически не было современной транспортной инфраструктуры. А она как страна с очень разнообразным климатом и рельефом (на севере – Понтийские горы, на юге – Таврические) очень нуждалась в торговых (и не только) связях между населенными пунктами. Во времена Ататюрка началось строительство дорог с помощью итальянских специалистов. Качество этих дорог позволяет ими пользоваться до сих пор.

Одна из первых железнодорожных веток – Восточноевропейский

экспресс – построена в конце XIX века и вела во Францию. Позже построили железную дорогу от Стамбула до Мекки, прежде всего, чтобы защитить паломников от арабских бедуинов, грабивших караваны. Потом строилась ветка от Анкары через Карс до Армении. Интерес к железным дорогам пропал при установлении республики. Их представители правых партий почему-то посчитали символом коммунизма и способом распространения вредных идей.

В начале XXI века в стране активно строятся дороги для скоростных поездов. На это подвигает активизация экономической жизни страны, прежде всего западной части, вызванная этим миграция населения и чрезвычайная загруженность таких крупных аэропортов, как Анкара и Стамбул.

Скоростной экспресс длиной 450 км связал Стамбул (18 млн жителей), Измит, Эскишехир и Анкару (5 млн). Позже появилась ветка из Анкары до Конье (2 млн): около 620 км, скорость – до 300 км/ч. Кстати, Конья – один из древнейших городов на земле и единственный, в котором жизнь не прерывалась с момента создания. Город связан с именами св. Павла, Омара Хайяма, философа Платона... Теперь желание махнуть туда осуществляется намного быстрее. Причем сделать это можно, заехав в Турцию со стороны Болгарии или Греции: от Эдирне (здесь болгаро-половецкие войска нанесли полное поражение крестоносцам) строится ветка на Стамбул. Таким образом, будет создана сеть скоростных железных дорог, соединяющая западную и центральную часть Турции, а через Мармарай и мосты – с Европой до Лондона. К этим магистралям подключатся маршруты из Азии. Турция станет большим мировым грузовым и пассажирским хабом.

Все просто. Надо создать инфраструктуру и выгодные условия, а свободный рынок сам захочет так распорядиться, чтобы пассажиры и грузы потекли по маршрутам, нарисованным правителями в интересах своей страны. Впрочем, процесс этот взаимосвязан.

Порты изумрудного пояса

Роль бизнеса особенно зримо видна в Турции, где региональные

Торговые палаты имеют особый статус. Фактически это бизнес-клубы, попасть в руководство которых может только тот, чей бизнес развивается наилучшим образом (объемы не имеют большого значения). Через Торговые палаты лучшие представители бизнеса получают возможность диктовать свои условия и требования власти. Многие инфраструктурные проекты возникали и реализовывались при настойчивости и непосредственном участии частного капитала. Самый яркий пример – частный мост, построенный через Измитский залив.

Измит (древняя Никомедия с захватывающей историей) находится в 85 км от Стамбула и является вторым по мощи логистическим и промышленным центром страны. Это место, где есть спрос на рабочую силу, например на автомобилестроительных заводах Ford, Honda, Hyundai. Вдоль побережья на километры растянулись территории текстильных, нефтеперерабатывающих, металлургических, химических предприятий... Неудивительно, что реальная численность города – несколько миллионов. И приток жителей продолжается.

Вместе с промышленностью растет и количество портов. Сегодня в Турции насчитывается 54 порта, без учета мелких пристаней и причалов, где также осуществляется перегрузка. В этом смысле показателен Измит. Фактически каждое предприятие тут имеет свой выход к морю и портовую инфраструктуру. Минимизация затрат на дополнительные перевозки через «большие» порты в итоге приводит к разукрупнению портов, уменьшает влияние тех, что когда-то играли роль «главных» морских ворот региона. Процесс усилился с завершением приватизации всей портовой отрасли страны.

Идея построить мост для перевозок с одной стороны Измитского залива на другую также возникла из желания промышленников сократить затраты на перевозки. Мост Османа Гази (основатель Османской империи) был открыт год назад и стал четвертым по длине подвесным мостом в мире. Высота опор – 252 м, ширина – 36 м, общая длина – 2,7 км, подвесная часть – 1,6 км. Проект полностью реализован и профинансирован частным сектором.

Но частный мост – важная составляющая государственного проекта строительства трассы, пролегающей через промышленные районы (в том числе Измир, Бурсу и др.) с населением 38 млн человек. Это почти половина численности населения Турции. Стоимость моста и дороги составила \$9 млрд. Бизнес возвращает затраты, сделав проезд по мосту платным, государство – через возросшие налоги. Ведь бизнес стал зарабатывать больше, сократив путь до Стамбула с 9 до 3,5 часов.

На открытии моста Османа Гази президент страны рассказал о том, что правительство ведет подготовку к строительству еще одного грандиозного моста – через пролив Дарданеллы в Чанаккале.

Очевидно, что развитие портов в причерноморском регионе идет в соответствии с теми же принципами. По побережью, окаймленному изумрудным поясом гор и лесов, у городов расположились небольшие причалы и пирсы. Черноморские порты не страдают гигантоманией и мягко вписываются в городские пейзажи. Ряд портов, перевалка которых значительна по объемам, например Самсун, Трабзон, имеют несколько отдаленных друг от друга терминалов, не перегружают городскую инфраструктуру.

Основная номенклатура – насыпные грузы, железная руда, уголь, зерно, лес. В основном то, в чем нуждаются население и предприятия побережья. Основные поставщики – Украина и Россия. Надежда развиваться за счет роста перевозок генеральных грузов, в том числе контейнеров, с турецкими товарами народного потребления не оправдалась. Интерес к ним в той же России и Украине упал по сравнению с началом 90-х. Ряд паромных линий, связывавших, например, Скадовск, порты Крыма, Сочи, по разным причинам прекратили свое существование.

Нестабильная политическая ситуация в Черноморье резко просадила экономику региона. Здесь говорят о кризисе 2015 года, последствия которого продолжают ощущаться до сих пор.

В буклете, подаренном мне хозяином порта Трабзон Гюрканом Уста

(к слову, он фармацевт по специальности, к портовой отрасли не имеет отношения. Просто купил порт, построил в центре города гостиницу своего имени, имеет другие значительные активы) указано, что порт с момента приватизации в 2003 году увеличил свою пропускную способность до 16 млн тонн, в том числе 500 TEU в год. Насколько это реально, сложно сказать. Но, по словам, Гюрана Уста, все инвестиции хорошо окупались еще два года назад. Порт работал практически в полную силу за счет приема больших пассажирских лайнеров. Причем многие круизы продлевались из Стамбула только до Трабзона, настолько эстетически, экологически и исторически интересна эта древняя столица Понтийского государства.

Теперь круизники в Черное море не ходят из-за политической нестабильности в бассейне. Все соседи по морю потеряли этот источник дохода. Что делать? В Трабзоне я услышала от начальника пассажирского терминала порта желание реализовать давнюю идею – организовать круговой круиз по Черному морю для туристов, живущих в регионе. Огромный рынок. Интересное познавательное путешествие. Турки готовы зафрахтовать теплоход... Есть подозрение, что они это так и сделают. С нашими туристами, но без наших портов...

А ведь нет лучшего лекарства против войн и агрессии, чем торговля, свободный бизнес и путешествия.

<http://ports.com.ua/news/>

Стратегия развития портов

требует актуализации

Модернизация портовой отрасли должна планироваться на основании изменений в национальной экономике

Многим уже порядком надоела тема необходимости разработки стратегий как для государственных органов, так и для частных компаний. Мол, много разработок, мало дел. И все же без стратегии никуда: только четко понимая глобальные цели и задачи, можно работать тактически. Министерство инфраструктуры подготовило проект Национальной транспортной стратегии до 2030 года (НТС-2030), который посвящен и отрасли морского транспорта. Что же предлагает новый вариант документа для морских портов и как существующая портовая стратегия до 2038 года должна на него реагировать?

Пять пунктов

Основные положения проекта НТС-2030, связанные со стратегией развития морских портов, кратко изложены в пяти пунктах:

1. Приватизация государственных стивидорных компаний

Проект НТС-2030 подтверждает основные ориентиры, заданные портовой реформой 2013 года и Законом «О морских портах Украины». Напомню, что это отделение функций государственного стивидора (морских торговых портов) от административно-хозяйственного регулирования, развития стратегической инфраструктуры и обеспечения безопасности мореплавания (Администрация морских портов).

Проект предусматривает постепенную приватизацию государственных стивидорных компаний в морских портах. Вместе с тем он подчеркивает необходимость создания на законодательном уровне условий для развития морских портов, включая их акватории и земельные ресурсы для перехода к европейской модели управления «порт-ленлорд». Это

подразумевает постепенный уход государства от перевалки грузов и переход к модели управления портами, при которой портовые власти «распоряжаются» землей в границах порта для его развития. Если посмотреть на тройку ведущих портов Европы (Роттердам, Антверпен и Гамбург), то в них реализована именно такая модель взаимодействия государства и бизнеса.

2. Курс – на Морскую администрацию

Кроме этого, проект НТС-2030 предполагает создание Морской администрации, что приведет, в том числе, к отделению несвойственных функций государственного управления от Администрации морских портов Украины. Напомню, у предприятия остались после реформы функции надзора службы капитана, сопровождения паспортных отделов моряков и другие.

3. К большим глубинам и новым возможностям

С точки зрения развития инфраструктурной части, проект документа подчеркивает важность поддержания паспортных глубин на каналах и в акваториях морских портов, предусматривает создание глубоководных морских портов для приема крупнотоннажного флота. Ставится также задача повышения уровня автоматизации перегрузочных процессов на морских терминалах и росте производительности труда.

4. Тарифообразование – повысить нельзя снизить?

В отношении тарифообразования проект НТС-2030 предполагает внедрение прозрачных и эффективных тарифных моделей и переход к рыночной практике установления тарифов на перевозку грузов и пассажиров. Предлагают пересмотреть методику начисления портовых сборов с учетом изменений в структуре и направлениях грузопотоков. При этом важно учитывать наличие гарантированного источника компенсации затрат на необходимое развитие стратегических объектов портовой инфраструктуры.

5. Быть проще, быть в лидерах

Правительство также хотело бы видеть морские порты Украины в

«Голубом поясе» на морях вокруг Европы, предполагающем упрощение формальностей для судоходства, и в рейтинге топ-100 крупнейших контейнерных портов мира.

Следует усилить контроль над распределением земель порта и обеспечить их эффективное использование

Поводы для обновления

Необходимо ли в контексте принятия НТС-2030 актуализировать существующую стратегию развития портов до 2038 года? По моему мнению – да, и на это есть ряд дополнительных предпосылок, выходящих за рамки стратегических документов.

Во-первых, происходит ужесточение конкуренции за грузопотоки среди портовых операторов. Прослеживается уход транзитных грузов (перевалка сократилась с 35,3 млн тонн до 10,3 млн тонн за 2012-2016 гг.), изменение структуры перерабатываемых грузов (сократились объемы перевалки наливных, металлов, угля и химических грузов, выросли – хлебных грузов и масла), переключение грузов на топ-5 портов (рост доли с 76% до 84% в 2012-2016 гг.), наращивание перевалки частными стивидорами (доля госстивидоров сократилась с 39% до 29% в 2012-2016 гг.).

Во-вторых, за редким исключением порта «Южный», в котором уже разработано ТЭО перспективного развития акватории и генеральный план-схема наземной инфраструктуры, развитие новых мощностей в портах происходит без учета инфраструктурных ограничений: подъездных путей (ж/д и авто) и гидротехнических сооружений (подходные пути и причалы). «Узкие» места припортовой инфраструктуры остаются «нетронутыми» даже в отношении ведущих портов (Одесса, Николаев).

В-третьих, припортовые территории остаются неразвитыми, с точки зрения производственных площадок (производственных кластеров) и логистики (сухие порты), при этом у портовых администраций отсутствуют возможности управления землями в существующих «границах» порта.

Наконец, **в-четвертых**, наличие высоких налоговых отчислений и дивидендов для предприятий государственного сектора – прежде всего АМПУ и государственных морских торговых портов – приводит к снижению объемов капитальных затрат в развитие собственных активов.

Направления изменений

С учетом этого, а также всех имеющихся наработок АМПУ (как в части инфраструктуры, так и в части взаимодействия с бизнесом), в нашей Стратегии-2038 необходимо предусмотреть такие векторы:

1. Планирование развития портов на основании изменений в национальной экономике.
2. Усиление контроля над распределением земель порта и обеспечение их эффективного использования.
3. Планирование капитальных инвестиций в новые портовые объекты в соответствии с требованиями портового сектора в целом, а не отдельных портов.
4. Использование механизма концессии для привлечения инвестиций в портовый сектор и упрощение системы тарифов и сборов для повышения прозрачности.

Очередные изменения, новации? Нет, лишь актуализация стратегических документов каждые 5-10 лет. Это абсолютно нормальная практика в развитых странах. Мы работаем над Стратегией совместно с профильным министерством, научными институтами (УкрНИИМФ, ЧерноморНИИпроект, Национальным институтом стратегических исследований и пр.), специалистами Мирового банка и, конечно, с бизнесом. Кому, как не бизнесу, лучше знать, что тормозит отрасль, а что будет стимулом к развитию.

Владимир Шемаев, начальник отдела стратегического планирования
ГП АМПУ

<http://ports.com.ua>

"Игра по правилам" - В выигрыше все

Как прозрачность, система сдержек и противовесов, а также равные условия для всех участников рынка формируют долгосрочные отношения в бизнесе и развивают экономику стран ЕС.

За две недели посещения портов, фермерских хозяйств, общения с консультантами и бизнесменами из Германии и Франции [в рамках проекта L.A.V.](#) обратил на себя внимание один примечательный момент, прослеживающийся в ходе всей нашей агро-логистической «экспедиции» – развитию бизнеса и долгосрочным инвестициям в инфраструктуру способствуют единые и понятные для всех участников рынка «правила игры».

Ничего нового в таком подходе, по большому счету, нет. Хочется лишь описать, как это работает, на конкретных примерах.

Во Франции мы посетили штаб-квартиру транснациональной корпорации Soufflet в небольшом городке Ножан-сюр-Сен. Заодно, наведались на одно из фермерских хозяйств в округе, тесно сотрудничающем с компанией. И фермер, и CEO Soufflet Negoce Жан-Франсуа Лепи с гордостью говорили о традициях, сложившихся между двумя предприятиями. Корпорация заинтересована в поставках качественной продукции (в данном случае солодового ячменя), в прогнозируемости поставок. В интересах фермера –

иметь стабильную, надежную точку сбыта продукции по приемлемой для него цене. В результате, Soufflet помогает данному фермеру и ему подобным подробными инструкциями по выращиванию ячменя, консультациями, удобрениями и т.д. Фермер, в свою очередь, продает компании зерно высокого качества и, чаще всего, не смотрит на сторону, в поисках новых направлений сбыта.

Как итог – данное сотрудничество продолжается уже три поколения – традиция передается от деда к внуку. Все видят свою, хоть порой и минимальную, выгоду, но, зная, что никто никого не попытается обмануть, рады такому стабильному и понятному взаимодействию.

Сложиться традиции помогло и то, что государством установлены единые «правила игры» для всех – каждый участник рынка понимает свои возможности и ограничения, может планировать развитие своего бизнеса, если не на долгосрочную, то на среднесрочную перспективу.

Подобную ситуацию мы наблюдали и в Германии, где фермерство, чаще всего, – семейный бизнес не в первом поколении. Причем, маржинальность бизнеса невелика, но, понимая, что «правила игры» никто радикально менять не будет, аграрии готовы вести свой бизнес и за малые проценты – небольшая прибыль, но стабильная и прогнозируемая.

Ровно такая же обстановка на портовых терминалах в Германии, где удалось побывать. Маржинальность низкая, но государство позволяет заработать каждому.

Еще одна показательная ситуация – бетонные силосы на зерновых терминалах в портах. В Украине сейчас популярна установка металлических «бочек». Французы же говорят, что бетонная «бочка» куда долговечнее – может простоять 100 лет и больше. Такие конструкции гораздо дороже металлических, а срок окупаемости у них измеряется десятилетиями.

Здесь, опять же, зная, что бизнес в стране будет развиваться

по понятным и прогнозируемым правилам, владельцы терминальных мощностей с готовностью идут на новые затратные инвестиции с длительным сроком окупаемости.

То же самое – с развитием речного судоходства. И государству, и бизнесу ясна стратегия – река, как самый дешевый путь транспортировки грузов, остается и будет оставаться приоритетным направлением развития. Государство и местные власти понимают свою экономическую выгоду – будут расти речные перевозки – будут увеличиваться налоговые поступления – будут развиваться регионы.

Потому государство в данном случае готово обеспечивать дноуглубление реки. Бизнес, видя такой подход, инвестирует в развитие речного флота (конкретных типов судов), в развитие речных портовых мощностей.

В выигрыше все!

Очевидно, что в силу исторических факторов, Украине сложно сейчас равняться на западноевропейские образцы – нам еще предстоит пройти эволюционный путь по ускоренной программе. Но и крупным игрокам рынка, и представителям госвласти впору задуматься, что только прозрачность, система сдержек и противовесов, а также равные условия для всех дадут толчок развитию инфраструктуры и экономики Украины на долгосрочную перспективу.

Владислав Решетняк

<http://cfts.org.ua/blogs>

Як розкрити транспортний потенціал Херсону і Миколаєва

Херсон і Миколаїв – це регіони, які були незаслужено забуті, їхню інфраструктуру потрібно розвивати. В якому напрямку?

Наш «презентаційний тур» Національної транспортної стратегії 2030 виходить на фінішну пряму. Нещодавно ми відвідали два міста – Херсон і Миколаїв. В першу чергу, хочеться поділитися планами з будівництва бетонної дороги 1-ї категорії Одеса – Миколаїв – Херсон. Цей проект є стратегічним і життєво необхідним для України, оскільки ця траса в перспективі з'єднає порти Одеси, Миколаєва та Херсону. Тепер зупинюсь детальніше на транспортних об'єктах двох відвіданих міст.

Херсон. Аеропорти

Хотілося б відзначити, що місцева влада, крім бажання працювати і змінювати разом з нами інфраструктуру на краще, виступила з чудовою ініціативою – закупити обладнання для херсонського аеропорту. Відмінна ідея, я вам скажу!

Ви в курсі, що вони за свої гроші – 100 млн грн – вже відновили злітно-посадкову смугу, зробили капітальну реконструкцію руліжної доріжки, завдяки чому зараз вона знаходиться в ідеальному стані? Так ось, завдяки цьому два роки тому Херсон «полетів». Спочатку почали оперувати Turkish Airlines, зараз літає і МАУ. І це прекрасна можливість жителям Південного регіону долетіти до хабових аеропортів – Борисполя і Стамбула, які в свою чергу відкривають можливість до подальших подорожей по всьому світу.

Херсон. Річки і моря

Місцевий порт вельми унікальний, адже він розташований так, що відкриває доступ і до річки Дніпро, і до Чорного моря. У нас є можливість «підтягти» всю річкову логістику. Я прихильник розвитку внутрішніх водних шляхів (дай Бог, приймуть нарешті закон і ми «запрацюємо» в цьому напрямку), тому вважаю, що саме цей порт дає велику можливість для розвитку судноплавства на Дніпрі. Тому, власне, перевізники і звертають на нього увагу.

Раніше з моєї ініціативи було підписано протокол з заступником міністра транспорту Білорусу щодо днопоглиблення верхньої частини Дніпра. Білоруси взяли на себе зобов'язання виділити 5 млн доларів на ці роботи, і зараз в продовження цієї співпраці голова Херсонської облдержадміністрації Андрій Гордєєв запросив білоруську делегацію для того, щоб поговорити більш конкретно про вантажі та розробити план дій.

Єдине, що мене засмучує – недостатня завантаженість потужностей порту, тому нам потрібно максимально прискорюватися з пілотним проектом концесії і передавати все це в руки приватного оператора, так як дуже шкода дивитися на порожній порт.

Миколаїв. Порти

У Миколаєві ситуація з портами – повна протилежність тій, що ми бачили в Херсоні. Тут усі портові потужності знаходяться в оренді і в спільній діяльності з приватною компанією (як в Одесі, наприклад). Порт виконує функцію лендлорда і збирає орендну плату. І ця схема, повірте мені, куди краще працює в нинішніх умовах! Єдине, що потрібно попрацювати над тим, щоб забрали портові перевантажувальні крани, які були передані за копійки в оренду і зараз зовсім не приносять грошей. А так, моя думка – є над чим працювати, але і є від чого відштовхуватися, база для подальшої роботи хороша. Словом, візит в Миколаївський порт мене порадував.

Миколаїв. Мости

Оскільки 2017 рік був названий «роком мостів», без них і тут не обійшлося. Є один проект, який попередня влада чомусь не змогла втілити в життя (чесно кажучи, сам не розумію причини, адже проект крутий). Йдеться про Миколаївський міст. Він мегаважливий для транзитного трафіку, адже фури, завантажені зерном, проїжджають через житлові масиви, а це означає не тільки розбиті дороги в місті, а й убита екологія. Місто без цього моста просто задихається! Відповідно, питання вже стоїть про здоров'я людей.

Можливо, ви знаєте, що в Миколаєві вже є один міст, який функціонує, однак він вимагає капітального ремонту, і його потрібно буде закрити на реконструкцію. Яюсь так. Тому я вважаю, що ми повинні дати JICA (Японська агенція з міжнародної співпраці) місяць-два на прийняття рішення щодо видачі кредиту, і, якщо ж відповіді не буде, то оголошувати конкурс і залучати нового інвестора. Міст Миколаєву потрібен. Це беззаперечний факт!

Миколаїв. Повітряні шляхи

У місцевої влади є план відновлення Миколаївського аеропорту. Особисто я вважаю, що ця ідея дуже добре лягає в загальну систему розвитку регіональних аеропортів. Хоча, маючи в радіусі 200 км хабовий одеський аеропорт, і в 50 км херсонський, це завдання не номер один на сьогодні для Миколаєва. Але, звичайно, чим більше у нас в Україні функціонує аеропортів, тим більше у людей буде можливостей літати.

Підсумовуючи, хочу акцентувати, що Херсон і Миколаїв – це регіони, які були незаслужено забуті, і їх потрібно розвивати, тому що це – логістика півдня нашої країни, стратегічно важливі регіони! Це порти, річкове судноплавство, дороги, які «окільцьовують» Чорне море, тому працювати тут потрібно дуже активно.

Долгожданная приватизация портов: чего стоит ожидать и на что рассчитывать инвесторам?

Александр Кифак, управляющий партнер ЮФ «АНК», адвокат

Дмитрий Колодяжный, руководитель практики сопровождения инвестиционных проектов ЮФ «АНК», адвокат

Основные положения законопроекта о приватизации в сравнении с нынешним приватизационным законодательством и применительно к перспективе приватизации объектов портовой инфраструктуры.

Как известно, последние несколько лет отечественная портовая отрасль живет в ожидании предстоящей приватизации – разговоры об этом активно ведутся (как на государственном уровне, так и в бизнес-сообществе) с момента портовой реформы 2013 года, которая разделила все объекты портовой инфраструктуры на две группы:

– стратегические объекты (акватория, причалы и другие гидротехнические сооружения, навигационное оборудование и прочие объекты портовой инфраструктуры общего пользования),

которые императивно закреплены в государственной собственности (в ведении ГП «Администрация морских портов Украины») и не могут быть отданы в «частные руки»;

– нестратегические объекты (тыловые складские площадки, перегрузочная техника и т.д.), которые сегодня закреплены за государственными предприятиями – портами (государственными стивидорными компаниями) и в отношении которых реформа взяла курс на будущую приватизацию.

Предпосылок для такой приватизации множество: это и настойчивые требования Международного валютного фонда, направленные на поиск дополнительных источников для наполнения государственного бюджета, и отсутствие у государства самостоятельной возможности поддерживать существующую портовую инфраструктуру в надлежащем техническом состоянии, модернизировать ее в соответствии с запросами рынка, и наличие широкого спроса со стороны инвесторов на масштабное инвестирование в развитие портовой инфраструктуры посредством ее приватизации и т.д.

Однако все это время тема приватизации в портах остается исключительно на уровне разговоров и до конкретных практических шагов дело не доходит, чему есть две основные причины:

– первая причина – наличие всех государственных стивидорных компаний в Перечне объектов, запрещенных к приватизации, утвержденных Законом Украины;

– вторая причина – несовершенное приватизационное законодательство, которое создает целый ряд спорных и проблемных вопросов применительно к приватизации объектов портовой инфраструктуры.

Что касается первой причины, то разговоры о ее устранении ведутся уже давно – за последние несколько лет в Парламенте был зарегистрирован ряд законопроектов, предусматривающих исключение государственных стивидорных компаний из Перечня

объектов, запрещенных к приватизации. Однако пока ни один из таких законопроектов рассмотрен и одобрен не был, из чего можно сделать вывод, что окончательная политическая воля дать старт приватизации отечественных портов пока еще не проявлена.

В отношении же второй причины (несовершенного законодательства) важно отметить, что недавно в Парламенте был зарегистрирован новый законопроект о приватизации, разработанный Фондом госимущества, который предусматривает внесение изменений в общую приватизационную процедуру в Украине (не только в отношении портов, а в принципе).

В этой связи, предлагаем рассмотреть основные положения этого законопроекта в сравнении с нынешним приватизационным законодательством и применительно к перспективе приватизации объектов портовой инфраструктуры.

Форма законопроекта

Законопроект предусматривает внесение изменений в нынешний Закон о приватизации государственного имущества (который регулирует общие вопросы, связанные с процедурой приватизации в Украине) путем изложения этого закона полностью в новой редакции, а также отмену отдельных законодательных актов, которые регулируют вопросы приватизации специальных объектов (малой приватизации, приватизации объектов незавершенного строительства, агропромышленного комплекса, нефтеперерабатывающей промышленности и т.д.).

Таким образом, законопроект предусматривает систематизацию в одном нормативном акте всех основных законодательных норм, регулирующих приватизационные вопросы, и установление единых унифицированных правил приватизации для всех отраслей экономики.

Объекты, не подлежащие приватизации

Как и нынешнее законодательство, новый законопроект предусматривает **список объектов, которые не могут быть**

переданы на приватизацию. Этот список не претерпел серьезных изменений. Применительно к портовой отрасли он включает:

– объекты, включенные в перечень объектов (предприятий), не подлежащих приватизации, утвержденный отдельным законом (речь идет именно об упомянутом выше Перечне, в который сегодня включены все государственные стивидорные компании;

– акватория, причалы, прочие гидротехнические сооружения, навигационное оборудование и прочие объекты портовой инфраструктуры общего пользования.

То есть, в части определения списка объектов, не подлежащих приватизации, никаких существенных изменений законопроект не предусматривает.

Вместе с тем, в законопроекте появилась одна очень важная норма, которая в нынешнем законодательстве отсутствует. Эта норма говорит о том, что даже если то или иное госпредприятие включено в Перечень объектов (предприятий), запрещенных к приватизации, то, несмотря на это, имущество, которое находится на балансе такого госпредприятия, но не входит в состав его целостного имущественного комплекса, обеспечивающего его основную хозяйственную деятельность или не используется в такой деятельности в течение последних 3-х лет, все равно может быть приватизировано (как отдельное индивидуально определенное имущество).

Безусловно, с точки зрения возможной приватизации объектов портовой инфраструктуры это очень положительная норма, поскольку она создает определенную закладку под возможную приватизацию активов государственных стивидорных компаний, даже если они так и не будут исключены из вышеуказанного Перечня объектов (предприятий), запрещенных к приватизации.

Объекты приватизации

В отношении вопроса определения объектов, которые могут быть переданы на приватизацию, законопроект так же не внес

существенных изменений: как и сегодня, к таким объектам относятся целостные имущественные комплексы госпредприятий, акции (доли) государства в хозяйственных обществах, отдельное индивидуально определенное имущество (движимое и недвижимое), объекты незавершенного строительства, объекты социально-культурного назначения.

Однако законопроект предусматривает существенное изменение подхода к классификации таких объектов и, следовательно, процедуры приватизации каждой группы в рамках такой классификации.

Так, нынешнее законодательство предусматривает разделение всех объектов приватизации на шесть групп: А, В, Г, Д, Е, Ж. При этом, в соответствии с ранее принятым Постановлением Кабинета Министров № 271 от 12.05.2015 г., все государственные стивидорные компании были отнесены к объектам потенциальной приватизации по группе Г, в рамках которой приватизации подлежат целостные имущественные комплексы предприятий (как единое целое) или акции государства в таких предприятиях (после их преобразования в акционерные общества посредством корпоратизации). Авторы настоящей статьи (наряду с множеством других специалистов в портовой сфере) неоднократно подчеркивали, что подобный подход может быть успешно применен к приватизации некрупных однопрофильных портов, однако в отношении больших портов, работающих с разными категориями грузов и обремененных длительными договорными отношениями с инвесторами, применение такого подхода заведет приватизацию в тупик, поскольку активы таких портов имеет смысл приватизировать только пообъектно – как индивидуально определенное имущество (сегодня это группа А).

Новый законопроект предусматривает отмену описанной выше классификации и предполагает, что все объекты приватизации разделяются только на две группы: объекты большой и малой приватизации. При этом:

– к объектам большой приватизации относятся целостные

имущественные комплексы госпредприятий и **акции** государства в акционерных обществах, **перечень** которых должен быть отдельно **утвержден Кабинетом Министров** с подачи Фонда госимущества;

– все прочие государственные активы относятся к объектам малой приватизации, в том числе, и объекты незавершенного строительства, а также отдельное индивидуально определенное (движимое и недвижимое) имущество.

При этом из формулировок законопроекта не до конца понятно, может ли приватизироваться по процедуре малой приватизации то или иное индивидуально определенное имущество, находящееся на балансе госпредприятия, целостный имущественный комплекс которого относится к объектам большой приватизации (что было бы оптимальным, с точки зрения перспектив приватизации в портах). На наш взгляд, возможность такой пообъектной приватизации следует из «духа» законопроекта, однако буквально в нем это не прописано. В этой связи, с учетом неоднозначных формулировок законопроекта и во избежание последующих разночтений при его трактовке и применении органами приватизации, мы считали бы правильным дополнить этот законопроект специальной нормой, дающей однозначный ответ на этот вопрос.

Органы приватизации

Как и по нынешнему законодательству, в соответствии с законопроектом роль органов приватизации (которые выступают продавцами объектов приватизации и основными организаторами приватизационной процедуры) являются органы Фонда госимущества (в частности, его региональные отделения). При этом, безусловно, важную роль в приватизационных процессах отводится и органу управления (применительно к портам – Министерство инфраструктуры).

Кроме того, согласно законопроекту, применительно к объектам большой приватизации (см. выше) основные решения в рамках

процедуры приватизации принимаются на уровне Кабинета Министров, как правило, с привлечением независимых советников (консультантов) на конкурсных началах (исключение составляют международные финансовые организации, членом которых является Украина, которые могут быть привлечены Кабмином в качестве советников вне конкурса; кроме того, в отдельных случаях Кабмин вправе принять решение о проведении приватизации объектов большой приватизации без привлечения советников).

Покупатели объектов приватизации

В этом вопросе законопроект также не вносит существенных изменений, в сравнении с нынешним законодательством.

Так, правом участвовать в приватизационной процедуре, как и сегодня, наделяются физические и юридически лица резиденты и нерезиденты.

Как и нынешнее законодательство, законопроект предусматривает, что не могут выступать покупателями объектов приватизации следующие лица:

- физические и юридические лица (и связанные с ними лица), которые являются резидентами государства, признанного государством-агрессором по решению Парламента Украины, а также резидентом государства, в отношении которого Украиной применены санкции (а также компании, в которых такие лица являются бенефициарными владельцами и/или владеют 10% и более корпоративных прав);
- физические и юридические лица, которые являются резидентами оффшорных зон или государств, включенных FATF в список стран, которые не сотрудничают в сфере противодействия отмыванию преступных доходов (а также компании, в которых такие лица являются бенефициарными владельцами и/или владеют более, чем 50% корпоративных прав);
- государственные органы, предприятия и хозяйственные общества, их сотрудники.

Из нового, что предусмотрено законопроектом в отношении этого вопроса, важно отметить включение в перечень лиц, которые не могут выступать покупателями объектов приватизации:

- * советников (консультантов), привлеченных Кабмином к процессу приватизации;
- * лиц, которые ранее участвовали в приватизационной процедуре, выступали покупателями других объектов приватизации, но с которым были расторгнуты договорные отношения по причине нарушения обязательств со стороны таких лиц.

Процедура (этапы) приватизации

Фундаментальных изменений в сегодняшнюю приватизационную процедуру законопроект не вносит. Вместе с тем, ввиду изменения классификации объектов приватизации (см. выше) соответствующим образом изменяется и процедура их приватизации.

Так, законопроект предусматривает следующие этапы в рамках процедуры по приватизации:

- * Инициирование включения соответствующего объекта приватизации в перечень объектов, подлежащих приватизации (такая инициатива может исходить как от региональных отделений Фонда госимущества или Мининфраструктуры как органа управления, так и от потенциальных покупателей);
- * **Принятие решения о включении соответствующего объекта в перечень объектов, подлежащих приватизации (в отношении объектов большой приватизации такое решение принимается Кабмином с подачи Фонда госимущества, а в отношении объектов малой приватизации – центральным офисом Фонда госимущества, с учетом мнения Мининфраструктуры).** Такие перечни (и все изменения к ним) подлежат опубликованию в официальных СМИ, а также на сайте Фонда госимущества.
- * После включения соответствующего объекта в вышеуказанный перечень соответствующее региональное отделение Фонда

госимущества должно принять решение (в форме приказа) о приватизации такого объекта. Такое решение подлежит опубликованию в официальных СМИ, а также на сайте Фонда госимущества.

* Передача функций по управлению имуществом, в отношении которого принято решение о приватизации, от Мининфраструктуры к соответствующему региональному отделению Фонда госимущества (функции по управлению не передаются в отношении таких объектов малой приватизации как объекты незавершенного строительства, отдельное индивидуально определенное имущество, объекты социально-культурного назначения).

* Проведение подготовительных мероприятий, необходимых для приватизации (инвентаризация, оценка, аудит, преобразование госпредприятия в акционерное общество (в случае, если приватизация такого предприятия осуществляется посредством продажи акций) и т.д.)

* Непосредственное проведение приватизации одним из двух способов, предусмотренных законопроектом (аукцион или выкуп) (см. ниже).

* Заключение договора купли-продажи с покупателем.

* Официальное опубликование результатов приватизации.

Ограничения, действующие в период приватизационной процедуры

Действующее сегодня законодательство предусматривает запрет на осуществление сделок, предметом которых являются объекты, в отношении которых принято решение о приватизации.

Законопроект несколько изменяет подход к этому вопросу, разрешая такие сделки, но только с согласия соответствующего регионального отделения Фонда госимущества.

В частности, законопроект предусматривает, что с момента принятия решения о приватизации целостного имущественного комплекса госпредприятия или контрольного пакета акций

хозяйственного общества без получения вышеуказанного согласия не допускается совершение, среди прочего, следующих сделок в отношении имущества, входящего в состав целостного имущественного комплекса такого госпредприятия / хозяйственного общества:

- сделок, направленных на отчуждение такого имущества, уменьшение его стоимости или размера;
- сделок по передаче такого имущества в аренду или под залог;
- любых других сделок, исполнение которых должно осуществляться в течение более шести месяцев;
- любых сделок, не являющимися типичными для хозяйственной деятельности приватизируемого предприятия, а также сделок, заключаемых на условиях, отличающихся от рыночных;
- любых сделок, стоимость предмета которых (из расчета за 12 месяцев) превышает два процента от годовой стоимости активов приватизируемого предприятия или превышает размер минимальной заработной платы более, чем в двести пятьдесят раз;
- списание имущества;
- прекращение обязательств третьих лиц перед приватизируемыми предприятиями путем зачета встречных однородных требований;
- реорганизация приватизируемых предприятий; - сокращения штата работников приватизируемых предприятий.

В случае совершения подобных сделок и действий без согласования с региональным отделением Фонда госимущества, это дает основания для последующего признания таких сделок и действий недействительными в судебном порядке (в том числе, по иску покупателя объекта приватизации).

Также законопроект предусматривает новое ограничение в отношении того, что в случае принятия решения о приватизации целостного имущественного комплекса госпредприятия не

допускается возбуждение судебных дел о банкротстве такого предприятия, а уже начатые дела о банкротстве подлежат закрытию (кроме дел о банкротстве, инициированных органом управления самого предприятия, а не его кредиторами).

Способы приватизации

В отношении перечня способов приватизации законопроект предусматривает систематизацию и упорядочивание законодательных норм, регулирующих данный вопрос, однако ключевых изменений по сути вопроса не вносит.

Так, законопроект сохраняет существующие сегодня два глобальных способа приватизации:

- конкурсный (путем проведения аукциона);*
- внеконкурсный (путем выкупа объекта приватизации единственным претендентом-покупателем).*

В отношении конкурсного способа (аукциона) законопроект предусматривает две его возможных разновидности:

- аукцион с условиями** – победителем в котором становится не только тот претендент, который предложил наибольшую цену, но и тот, который согласился принять на себя дополнительные приватизационные условия (к примеру, по гарантированию определенного объема грузопотока и т.д.). При этом **приватизация объектов большой приватизации (см. выше) допускается только через аукцион с условиями, которые утверждаются Кабинетом Министров (равно как и стартовая цена продажи, заявляемая на таком аукционе)**. Также аукцион с условиями обязателен для приватизации объектов незавершенного строительства (такие условия должны предусматривать достройку или разбор таких объектов);
- аукцион без условий** – победителем в котором становится тот претендент, который предложил наибольшую цену, без каких-либо дополнительных обязательств.

Из новшеств законопроекта можно также отметить возможность проведения аукциона в электронной форме – в режиме онлайн в интернете.

Что же касается **внеконкурсного способа приватизации (выкупа)**, **законопроект предусматривает следующие основания для этого:**

*** Если на аукцион подана заявка только от одного покупателя.** Важно также учитывать, что в отношении объектов большой приватизации (см. выше) даже если на аукцион по продаже таких объектов подана заявка только от одного покупателя, то применение выкупа как внеконкурсного способа приватизации таких объектов происходит не автоматически, а на основании отдельного решения Кабинета Министров, принимаемого с подачи Фонда госимущества.

*** Если речь идет о приватизации отдельного индивидуально определенного имущества, ранее переданного в аренду, и арендатор по согласованию с арендодателем за свой счет улучшил объект аренды не менее чем на 25% (при условии, если на момент приватизации договор аренды действует (его срок не истек) и у арендатора нет задолженности по арендной плате). Более того, в законопроект включена прямая и однозначная норма о том, что в таком случае стоимость неотделимых улучшений, выполненных за счет арендатора и с согласия арендодателя, подлежит зачету при выкупе объекта приватизации.**

Такие положения законопроекта дают почву для оптимизма нынешним портовым операторам, вложившим существенные инвестиции в развитие объектов портовой инфраструктуры через арендный механизм, поскольку создают предпосылки для прозрачной и конструктивной трансформации нынешних арендных договоров в процессе предстоящей приватизации портов на условиях, выгодных как для государства (которое сможет получить оплату стоимости своих активов, переданных под контроль частных операторов для целей более эффективного ведения стивидорного бизнеса), так и для инвесторов (которые получают возможность закрепить свои права на создаваемые и

оперируемые ими терминалы, опираясь на юридический механизм, более надежный нежели временное пользование по договору аренды).

При этом законопроект сохраняет норму нынешнего законодательства о том, что в случае, если объект аренды будет приватизирован третьим лицом (не арендатором), то договор аренды сохраняет свою силу для нового собственника объекта.

Также законопроект предусматривает отмену преимущественного права хозяйственного общества, созданного на базе трудового коллектива госпредприятия / его структурного подразделения, в состав которого вошло не менее 50% сотрудников предприятия / структурного подразделения, в процессе приватизации целостного имущественного комплекса такого предприятия / структурного подразделения, которое (преимущественное право) предусмотрено действующим законодательством.

Регулирующее право и порядок урегулирования споров по договорам купли-продажи объектов приватизации

Из прогрессивных новшеств, предусмотренных законопроектom, можно также отметить возможность подчинить регулирование отношений продавца и покупателя по договору купли-продажи объекта приватизации праву любого иностранного государства (кроме положений договора о переходе права собственности на объект приватизации, которые должны регулироваться исключительно императивными нормами законодательства Украины), а также возможность сторон передать споры, проистекающие из такого договора, на рассмотрение международного коммерческого арбитража.

Контроль за соблюдением условий договора купли-продажи объекта приватизации

Законопроект также предусматривает новые ограничения, направленные на установление контроля за надлежащим исполнением обязательств покупателя, предусмотренных договором купли-продажи объекта приватизации.

Так, согласно законопроекту, если договор купли-продажи предусматривает некие дополнительные обязательства покупателя объекта приватизации (к примеру, по обеспечению определенного объема грузопотока и т.д.), то в период действия таких обязательств любое последующее отчуждение объекта приватизации покупателем, а также передача его под залог и внесение в уставной фонд компании, возможно исключительно по согласованию соответствующего регионального отделения Фонда госимущества и с обязательным сохранением вышеуказанных обязательств для нового собственника этого объекта.

ВЫВОДЫ:

Таким образом, можно отметить, что законопроект предусматривает совершенствование, упорядочивание и систематизацию существующих законодательных норм, регулирующих приватизационные отношения в Украине, а также некоторые серьезные новеллы в отношении отдельных вопросов, связанных с процедурой приватизации, однако глобальные изменения отечественной системы приватизации законопроектом не предусмотрены.

С точки зрения потенциально предстоящей приватизации портовой отрасли, ключевыми следует считать изменения в вопросе классификации объектов приватизации (уход от многочисленных групп таких объектов и оставление только двух групп: объектов малой и большой приватизации), а также закрепление и конкретизация предусмотренных нынешним законодательством льгот для арендаторов объектов малой приватизации (в отношении внеконкурсного выкупа таких объектов).

Важно также учитывать, что новый законопроект, как и нынешнее приватизационное законодательство, допускает возможность приватизации имущества государственных стивидорных компаний как в виде целостных имущественных комплексов, так и в виде отдельного индивидуально определенного имущества. И выбор того или иного способа согласно законопроекту, как и сегодня, зависит от политических решений Кабмина / Фонда госимущества /

Мининфраструктуры.

Таким образом, для того, чтобы долгожданная приватизация нестратегических объектов портовой инфраструктуры наконец состоялась и проходила по наиболее эффективному пути, удовлетворяющему интересы как государства, так и инвесторов, необходимо чтобы:

- описанный законопроект был принят Парламентом и подписан Президентом в редакции, которая как минимум не должна ухудшить положения нынешней редакции, а в идеале должна быть несколько усовершенствована (с сохранением возможности арендаторов государственного имущества, улучшивших объекты аренды не менее чем на 25% от их стоимости с согласия арендодателей, на внеконкурсный выкуп таких объектов);**
- государственные стивидорные компании были исключены Парламентом из Перечня объектов (предприятий), запрещенных к приватизации;**
- Кабмин изменил ранее выбранный подход к приватизации портовой инфраструктуры, а именно, предусмотрел возможность приватизации отдельного индивидуально определенного портового имущества (малой приватизации) наряду с приватизацией целостных имущественных комплексов государственных стивидорных компаний.**

На наш взгляд, в случае соблюдения всех перечисленных условий, есть все основания надеяться, что приватизация портовой отрасли даст положительный результат для развития отрасли и отечественной экономики в целом.

<http://cfts.org.ua/blogs>
