

УДК 711.453.4  
JEL E22, H43, H54, L32  
DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-58-72

Л.В. Ширяєва  
д.е.н., професор кафедри «Економіка і фінанси»  
l.shyriaieva@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-7869-3607

О.К. Афанасьєва  
к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент і маркетинг»  
olga-af@ukr.net  
ORCID: 0000-0002-5114-4798

І.М. Кожухар  
магістр, спеціальність «Економіка»  
kozuhkharilya@gmail.com

Одеський національний  
морський університет, Одеса, Україна

### ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ПОРТІВ УКРАЇНИ НА УМОВАХ КОНЦЕСІЙ

**Анотація.** У сучасних умовах українські порти не можуть розвиватися з такою швидкістю, як зарубіжні. Дослідження показує, що для вирішення даної проблеми необхідно запроваджувати нові механізми управління, модернізувати технічну базу портів для збільшення вантажообігу, а для цього потрібні значні грошові вкладення.

Як показує практика, перспективним методом залучення інвестицій в порти України є державно-приватне партнерство (ДПП). У свою чергу, проаналізований світовий досвід реформування портів демонструє, що найбільш популярною та успішною формою ДПП є концесія. Ключова перевага концесії – новий рівень стимулювання приватного оператора, який отримує повне право розпоряджатися майном порту (крім його реалізації).

На даний час починається реалізація «Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року», в якій велику роль надано концесії. Особливості останньої редакції Закону України «Про концесії» значно спрощують впровадження цього механізму в морських портах України. Проаналізовано умови пілотних концесійних проектів, конкурс на які було об'явлено у вересні, за ними морські порти отримують майже 19 млрд. інвестицій.

Прогнозовані макрорезультати розвитку АМПУ та портової галузі показали, що до 2025 року планується поліпшення стану портової інфраструктури, збільшення обсягів вантажопереробки та днопоглиблювальних робіт, доходів та впровадження концесії у 6 морських портах України. Механізм концесії сприятиме розвитку морських портів та економіки країни в цілому.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, концесія, морський порт, стратегія.

УДК 711.453.4  
JEL E22, H43, H54, L32  
DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-58-72

Л.В. Ширяєва  
д.э.н., профессор кафедры «Экономика и финансы»  
l.shyriaieva@gmail.com

О.К. Афанасьева  
к.э.н., доцент кафедры «Менеджмент и маркетинг»  
olga-af@ukr.net

И.М. Кожухарь  
магистр, специальность «Экономика»  
kozuhkharilya@gmail.com

Одесский национальный  
морской университет, Одесса, Украина

### ИССЛЕДОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВ УКРАИНЫ НА УСЛОВИЯХ КОНЦЕССИИ

**Аннотация.** В сложившихся условиях украинские порты не могут развиваться с такой скоростью, как зарубежные. Исследование показывает, что для решения данной проблемы необходимо вводить новые механизмы управления, модернизировать техническую базу портов для увеличения грузооборота, а для этого требуются значительные денежные вложения.

Как показывает практика, перспективным методом привлечения инвестиций в порты Украины является государственно-частное партнерство (ГЧП). В свою очередь, проанализированный мировой опыт реформирования портов показывает, что наиболее популярной и успешной формой ГЧП является концессия. Ключевое преимущество концессии – новый уровень стимулирования частного оператора, который получает полное право распоряжаться имуществом порта (кроме его реализации).

В настоящее время начинается реализация «Стратегии развития морских портов Украины до 2038 года», в которой большую роль предоставлено концессии. Особенности последней редакции Закона Украины «О концессиях» значительно упрощают внедрение данного механизма в морских портах Украины. Проанализированы условия пилотных концессионных проектов, конкурс на которые был объявлен в сентябре, по ним морские порты получат почти 19 млрд. инвестиций.

Прогнозируемые макрорезультаты развития АМПУ и портовой отрасли показали, что к 2025 году планируется улучшение состояния портовой инфраструктуры, увеличение объемов грузопереработки и дноуглубительных работ, доходов и внедрение концессии в 6 морских портах Украины. Механизм концессии будет способствовать развитию морских портов и экономики страны в целом.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, концессия, морской порт, стратегия.

UDC 711.453.4  
JEL E22,H43, H54, L32  
DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-58-72

**L.V. Shyriaieva**

Doctor of Economics, Professor of the Department «Economics and Finance»

ORCID: 0000-0002-7869-3607

*l.shyriaieva@gmail.com*

**O.K. Afanasieva**

Ph.D., associate Professor of the Department «Management and Marketing»

ORCID: 0000-0002-5114-4798

*olga-af@ukr.net*

**I.M. Kozhukhar**

Master's degree in Economics

*kozhukharilya@gmail.com*

*Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine*

### RESEARCH OF THE EFFICIENCY OF UKRAINIAN PORTS REFORMATION ON THE CONDITIONS OF THE CONCESSION

**Abstract.** *In the current conditions Ukrainian ports cannot develop at the same speed as foreign ports. The study shows that to solve this problem it is necessary to introduce new mechanisms, upgrade the ports to increase the turnover, and this requires significant financial investments. In recent years, the activities of private port operators have been more efficient and competitive than public operators. After analyzing the cargo processing, it can be seen that they process more than 4 times the load.*

*The purpose of the study was to determine the prospects and feasibility of introducing a concession mechanism in the seaports of Ukraine in the conditions of high competition in the market of port services and insufficient state funding.*

*As practice shows, the most promising method of attracting investment to Ukrainian ports is public-private partnerships. In turn, according to analyzing the global experience of seaport reform, it is clear that the most popular and successful form of public-private partnership is concession. The key benefit of the concession is the new level of incentive for the private operator to be fully entitled to dispose of the port's property (except its implementation) and to make it as efficient as possible.*

*The implementation of the «Strategy for the development of seaports of Ukraine until 2038» is underway, in which the role of concession is of great importance.*

*The size of concession payments is of great importance when concluding a contract, so in 2016 a new method of calculating concession payments was developed.*

*The implementation of the concession in the seaports of Ukraine significantly simplifies the features of the latest version of the Law of Ukraine «On Concessions», according to which the procedures for transferring the enterprise to the concession and its functioning were more clearly defined.*

*The terms of the pilot concession projects, announced in September, have been analyzed. As expected seaports will receive nearly 19 billion investments, with budget revenues of more than USD 72 billion expected to increase.*

*The forecasted macro-results of the development of the AMPU and the port industry have shown that by 2025 it is planned to improve the port infrastructure, increase cargo handling and dredging operations, which will lead to an increase in revenues. It also plans to reduce port charges for shipowners and create new jobs in the industry. By 2025, it is planned to implement a concession in 6 seaports of Ukraine.*

*The analysis and projected results show that the implementation of the concession mechanism will contribute to the development of seaports and the economy as a whole.*

**Keywords:** *public-private partnership, concession, seaport, strategy.*

**Постановка проблеми.** В умовах глобалізації світової економіки при постійному зростанні обсягів міжнародної торгівлі морські порти відіграють активну роль. Зрозуміло, що їх розвиток є неможливим без залучення інвестицій.

Українська портова галузь потребує EUR 2,5 млрд. інвестицій до 2030 р. На сьогоднішній день ще існує критичний рівень зношеності портової інфраструктури, яка становить 70-90 %, при цьому тоннажність суден зростає з кожним роком, а технічні особливості портів України не дозволяють задовольняти попит.

Україна має великий транспортний потенціал, тому є привабливою країною для інвесторів, але корупційна складова створює суттєві ризики та недовіру. Концесійні договори мають велику перспективу для вітчизняних портів, адже за існуючих економічних умов залучення великого обсягу інвестицій від держави та Адміністрації морських портів України (АМПУ) є неможливим.

**Огляд останніх досліджень публікацій.** Незважаючи на істотну роль, яку відіграють порти у зовнішньоторговельному обороті та виробничій сфері держави, економічна наука не приділяє достатньої уваги дослідженню цієї специфічної сфери транспортної системи. Сьогодні, за окремим виключенням, важко знайти системні наукові дослідження організаційно-економічних засад портового менеджменту.

Проблеми функціонування морських портів відносяться до багатofакторних, неоднозначних і вимагають системного підходу, особливо у кризовий період, оскільки визначають як інтереси держави так і інтереси

стратегічних інвесторів у портові потужності. Процес роздержавлення майна, формування на його основі нових економічних відносин дозволить провести демонополізацію економіки галузі й створити конкурентне середовище серед портових операторів. На сьогодні питання про залучення інвестицій для розвитку портової інфраструктури стоїть досить гостро, оскільки у портів, значною мірою відсутня можливість самоінвестування.

Теоретичною основою дослідження стали наукові розробки вітчизняних і зарубіжних вчених щодо зовнішньоекономічних, макроекономічних, галузевих та інноваційних аспектів ефективного розвитку морських портових комплексів, а також щодо проблем застосування форми державно-приватного партнерства – концесії: І.А. Брайловський [1], А.Г. Дем'янченко [2], С.В. Ільченко, С.В. Онешко [3], С.А. Кочеткова [4], С.Г. Нікулін [5], К.С. Пашинська [6], О.О. Солодовнік, [7], О.М. Степанов [8], О.О. Цогла [9], Т.Е. Notteboom, А.А. Pallis, S. Farrell [10], J-P. Rodrigue [11]. Але у даних дослідженнях не має конкретики щодо впровадження концесії в українських портах.

**Мета дослідження.** Виходячи з вищенаведеного, головною метою дослідження є визначення перспектив та доцільності впровадження механізму концесії в морських портах України в умовах високої конкуренції на ринку портових послуг та недостатнього державного фінансування.

**Основний матеріал дослідження.** Концепція порту істотно змінилася за останній час. Більшість портових адміністрацій в світі є ленд-лордами, надаючи свою територію і

дозвіл на концесійну діяльність приватним операторам. Це означає, що портові адміністрації зайняті не стільки операційною сферою, скільки здійсненням інших ініціатив, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності порту [2].

Однією з ключових ініціатив АМПУ в розробленій «Корпоративній Стратегії ДП «АМПУ» до 2025 року» також є перехід вітчизняних портів до моделі «порт-лендлорд», тобто залучення професійних операторів до управління державними портовими активами, що повинно сприяти підвищенню міжнародного іміджу держави, створенню високотехнологіч-

них робочих місць та забезпеченню стабільності надходжень до бюджетів всіх рівнів, а також появи додаткових джерел надходжень – від оренди землі або концесій, що поширюються на портові земельні ділянки [12].

В Україні цю модель почали впроваджувати у 2013 році, внаслідок реформи (введення в дію Закону «Про морські порти України» [13]) юридично з'явилися приватні портові оператори. Їх діяльність виявилася більш конкурентоспроможною та ефективною, ніж державних операторів, частка яких у переробці вантажів в портах скоротилась більш ніж у два рази (рис. 1).



Рис. 1. Конкуренція державних і приватних операторів за переробкою вантажів в портах

Джерело: [12]

Важливим кроком в реалізації портової реформи також стала розробка та затвердження Кабінетом Міністрів України «Стратегії розвитку портів до 2038 р.» [14], на підставі

якої порти розробили плани розвитку на короткострокову, середньострокову і довгострокову перспективу. Ці плани були узгоджені з Мінінфраструктури України. У кожному прий-

нятому документі відображено, як і за рахунок яких проектів буде розвиватися кожен порт (днопоглиблення, розвиток інфраструктури морських терміналів, залізничної та автомобільної інфраструктури, інвестиційні проекти по оновленню суперструктури тощо).

На практиці основним учасником інвестиційної діяльності в українських портах виступають адміністрації портів та стивідорні компанії. Іншим джерелом фінансування розвитку українських портів може бути Європейський банк реконструювання та розвитку (ЄБРР).

Статистика Світового банку свідчить про те, що одним з найпопулярніших способів залучення інвестицій в портову галузь є механізм концесії.

Концесія в широкому сенсі передбачає, що держава надає приватному підприємству право використання державної власності за плату і на поворотній основі, а також право на здійснення видів діяльності, які становлять виняткову монополію держави.

Привабливість концесії для держави обумовлена тим, що вона, як правило, передбачає здійснення капіталомістких проектів і супроводжується створенням нових об'єктів або істотним поліпшенням вже існуючого державного майна. При цьому за державою закріплюється право власності на такі створені об'єкти. Більш того, держава в рамках концесійного договору має достатньо важелів впливу на концесіонера в разі порушення ним умов концесії, а також при виник-

ненні необхідності захисту суспільних інтересів, наприклад, в разі, якщо приватний партнер встановлює завищені тарифи на послуги.

Слід зазначити, що суттєвою перешкодою для використання концесії в портовій сфері є наявність значних ризиків інвестування в капіталомісткі об'єкти за відсутності стабільних гарантій держави, а також пільг і преференцій для приватного партнера.

Механізм концесії передбачає, що концесіонер отримує від клієнтів і споживачів послуг певну плату, встановлену в концесійному договорі, яка може бути змінена відповідно до його ж положення. Іноді, держава може надати фінансову допомогу приватному партнеру на початковому етапі реалізації спільного проекту для забезпечення необхідних капітальних вкладень. Однак концесіонер несе відповідальність за будь-які капітальні вкладення, необхідні для створення, поновлення або розширення активів і фінансує їх за рахунок власних ресурсів і доходів операційної діяльності. Сама угода укладається на досить тривалий термін (до 50 років), тому оператор має можливість окупили інвестований капітал і отримати відповідний дохід. Концесія вважається найбільш ефективним способом залучення приватного фінансування в різні галузі, що вимагають масштабного нового будівництва або модернізації існуючої інфраструктури [12].

Схема взаємодії суб'єктів при реалізації концесійних договорів зображена на рисунку 2.

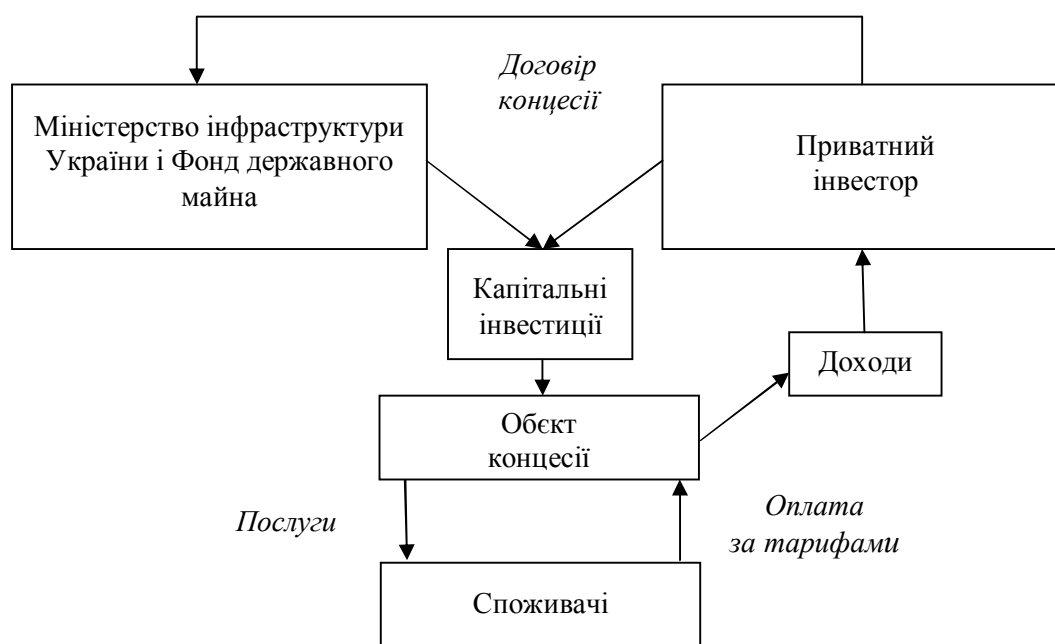


Рис. 2. Схема взаємодії суб'єктів ДПП при реалізації концесійних договорів

Джерело: власна розробка авторів

Законодавчими актами, що регулюють відносини концесії в Україні, є Господарський кодекс (ГКУ) та Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 р. (редакція станом на 03.11.2019 р.) [15]. При цьому концесія – це один з найважливіших видів державно-приватного партнерства у відповідності з Законом України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. [16]. Більш того, після змін у 2015 році законодавства про ДПП (зокрема, ст. 7 Закону «Про державно-приватне партнерство») спектр можливостей організації концесійних відносин значно розширився.

За останньою редакцією Закону України «Про концесії» більш

детально визначені наступні пункти (табл. 1), які мають значення для реалізації концесійних проектів в морських портах.

Усі ці юридичні нововведення поліпшують умови при передачі підприємства в концесію як для концесіонера, так і для держави.

Велике значення при укладанні концесійного договору має розмір концесійних платежів і, в тому числі через те, що вони значною часткою надходять до бюджету. Згідно із постановою Кабінету Міністрів України № 130 від 4 лютого 2016 року, в новій редакції викладено Методику розрахунку концесійних платежів (табл. 2).



Таблиця 1

*Особливості останньої редакції Закону України «Про концесії»*

Визначені пункти	чітке розмежування регулювання концесії та інших форм здійснення державно-приватного партнерства (ДПП)
	єдина процедура ініціювання та прийняття рішення щодо здійснення ДПП для всіх форм ДПП, в тому числі концесії
	запровадження прозорої процедури вибору концесіонера, що відповідає кращій міжнародній практиці, зокрема «Типовим законодавчим положенням по проектам в області інфраструктури, що фінансуються з приватних джерел»
	можливість залучення радників і незалежних експертів для підготовки проектів ДПП у формі концесії
	додаткові гарантії для концесіонерів і кредиторів, зокрема, приречення концесійним договором права заміни концесіонера на іншого концесіонера
	спрощення процедур виділення земельних ділянок для проектів ДПП у формі концесії
	визначено процедуру трансформації оренди в концесію в разі відповідного звернення з боку орендаря
	можливість передачі вирішення спорів, що виникають у зв'язку з виконанням концесійного договору, міжнародного комерційного або інвестиційного арбітражу
	можливість ініціювання концесії потенційним концесіонером
	чіткий механізм контролю і моніторингу за виконанням концесійних договорів
	чітке регулювання права власності на об'єкт концесії, метою якого є збереження за державою / територіальною громадою права власності на об'єкт концесії

*Джерело: розроблено авторами, використовуючи [15]*

На наш погляд, ця методика визначення концесійних платежів може бути використана і в практиці морських портів, оскільки об'єкти, які потребують інвестування та можуть бути передані у концесію в морських портах, також діляться на дві категорії [17]:

1) портові термінали з існуючою інфраструктурою і суперструктурою;

2) нові портові термінали, будівництво яких тільки планується.

Умовні позначення:

$K_{пл}$  – концесійний платіж;

$V_{\phi}$  – вартість наданого у концесію об'єкта, скоригована на індекс інфляції за відповідний період;

$X\%$  – ставка концесійного платежу, відсотків;

$n$  – звітний період (квартал (4) / рік (1));

$V_6$  – вартість наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки (переоцінки), проведеної в порядку, визначеному законодавством про

оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність;

$I_k$  – індекс інфляції з дати проведення оцінки (переоцінки) наданого у концесію об'єкта до моменту нарахування концесійного платежу за звітний період;

$D_{cf}$  – середньоарифметичне значення чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за три роки, що передують року укладення концесійного договору;

$3B_{oz}$  – середньоарифметичне зна-

чення залишкової вартості основних фондів за три роки, що передують року укладення концесійного договору;

$D_q$  – чистий дохід від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за відповідний звітний період (квартал/рік);

$\Phi_{pl}$  – сума фіксованого концесійного платежу, визначена за результатами концесійного конкурсу.

Таблиця 2

Способи розрахунку концесійних платежів

Вид платежу	Методика розрахунку	Формула
Концесійний платіж за право на управління (експлуатацію) майном підприємств, їх структурних підрозділів	Як частка (у відсотках) вартості наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки, проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність.	$K_{pl} = \frac{B_{\phi} \times X\%}{n}$ $B_{\phi} = B_o \times I_k$ $X_{\text{мін}} \% = \frac{D_{cf}}{3B_{oz}}$
	Як частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) з урахуванням суми фіксованого концесійного платежу, визначеної за результатами концесійного конкурсу	$K_{pl} = D_q \times X\% + \Phi_{pl}$
	Як частка (у відсотках) вартості наданого у концесію об'єкта за результатами його оцінки, проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, та частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	$K_{pl} = \frac{B_{\phi} \times X_1\%}{n} + D_q \times X_2\%$
Концесійний платіж за право на створення (будівництво) нового об'єкта	Як частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції), що встановлюється з дати одержання концесіонером визначеного умовами концесійного договору доходу від експлуатації наданого у концесію об'єкта, але не пізніше ніж через шість місяців після введення його в експлуатацію.	$K_{pl} = D_q \times X\% + \Phi_{pl}$

Джерело: розроблено авторами, використовуючи [18]

У вересні 2019 року Міністерство інфраструктури оголосило про початок конкурсів з концесії мор-

ських портів «Ольвія» та «Херсон». Основні умови даних проектів представлені в табл. 3.



Таблиця 3

Умови концесійних проектів в морських портах Ольвія і Херсон

Концесійний проект		Ольвія	Херсон
Залучення інвестицій		17,3 млрд. грн.	1,37 млрд. грн.
Збільшення надходжень до бюджетів різних рівнів: у тому числі від концесійних платежів		58 млрд. грн.	14,3 млрд. грн.
Період концесії		19,5 млрд. грн.	2,8 млрд. грн.
Об'єкт концесії		35 років	30 років
Рівень мінімальних початкових інвестицій в об'єкт концесії з боку концесіонера		усі активи ДП «СК Ольвія» та АМПУ на території порту, крім складів спеціального призначення, причалу №1, берегозахисних споруд та окремих об'єктів нерухомості АМПУ	активи ДП «ХМТП», окрім Лівого берегу, непрофільних активів, активів, що використовуються Дніпро Карго, та активи АМПУ, за винятком залізничної лінії № 19
Концесійні платежі	фіксований	1,56 млрд. грн. з урахуванням ПДВ (не менш, ніж 30 % – за рахунок власного капіталу)	215,7 млн. грн. без ПДВ (не менш, ніж 30 % - за рахунок власного капіталу)
	змінний	середня сума дивідендів, сплачена ДП «СК "Ольвія"» у державний бюджет за останні 3 роки (78,8 млн. грн.)	середня сума дивідендів, сплачена ДП «ХМТП» у державний бюджет за останні 3 роки (8,4 млн. грн.)
Зобов'язання концесіонера протягом перших 3,5 років		визначатиметься на підставі результатів концесійного конкурсу, але не менш, ніж 0,73 % доходу концесіонера	створення універсального перевантажувального комплексу проектною потужністю 2 млн. тон зернових вантажів на рік
Зобов'язання концесіонера протягом всього періоду строку концесії		здійснення інвестицій в об'єкт концесії (модернізація потужностей з перевалки, ремонт та заміна інфраструктури)	відновлення та підтримання існуючого обладнання та портових споруд (зокрема, причали у складі об'єкта концесії) в стані, що дає можливість його цільове використання (у т.ч. поточний та капітальний ремонт, придбання та заміни майна);
Вимоги щодо працевлаштування		додаткові інвестиції в інші об'єкти (в тому числі новостворені) протягом строку концесії	5 % капітальних інвестицій сплачуватимуться як внесок до розвитку місцевої інфраструктури
		повернення об'єкта концесії у стані, який дозволить його подальшу нормальну експлуатацію	Відсутність примусових звільнень впродовж 5 років

Джерело: розроблено авторами, використовуючи [20, 21]

Для прикладу розглянемо кілька інвестиційних проектів ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», що передбачені Стратегією розвитку

морських портів України на період до 2038 року, реалізація яких планується через механізм концесії (табл. 4).

Таблиця 4

*Проекти розвитку морського порту Ольвія на концесійних умовах*

Назва	Вихід на причал	Потужність, млн. т/рік	Загальна вартість проекту		В тому числі кошти, тис. грн.:		Термін окупності, років
			тис. долл.	тис. грн.	ДП «АМПУ»	інвестора	
Будівництво зернового комплексу з подовженням причальної лінії	№ 0	3,2	92580	2008986	833280	1175706	8,5
Будівництво зернового комплексу	Допом. причал	2,2	49450	1073065	4340	1068725	4,0
Будівництво залізничної колії до допоміжного причалу	Допоміжний	-	240	5208	-	5208	1,5
Будівництво комплексу для допоміжного причалу з обробки суден Ro-Ro	Допоміжний	0,5	985	21374,5	-	21374,5	2,5

*Джерело: [19]*

За цей період концесіонером може бути значно збільшено потужність порту, покращено портову інфраструктуру, що є важливим в період безперервного зростання обсягів перевезень та збільшенні тоннажності суден, а також дозволить значно збільшити швидкість перевалки вантажу та роботи порту в цілому. При цьому концесіонер буде сплачувати концесійні платежі у бюджет, а при закінченні терміну концесії майновий комплекс залишається у державній власності.

Концесійні проекти у портах «Ольвія» та «Херсон» є пілотними. В майбутньому, враховуючи їх досвід, розвиток інших вітчизняних портів також буде здійснюватися через механізм концесії. Так, Концепція АМПУ з розвитку морських портів передбачає до 2025 року заключити вже 6 концесійних угод (табл. 5). Концесії можуть бути впроваджені в ДП «МТП «Южний», ДП «МТП Чорноморськ», ДП «Маріу-польський МТП», ДП «Бердянський МТП», ДП «Ізмайльський МТП», ДП «Ренійський МТП».

Таблиця 5

*Прогнозовані макрорезультати розвитку АМПУ та портової галузі*

Найменування KPI	Одиниця виміру	2018 (факт)	2020 (план)	2025 (план)
Обсяги вантажообробки в морських портах	млн.т.	135	149	165
Кількість глибоководних причалів (з осадкою від 15 м)	шт. (наростаючим принципом)	5	6	15
Експлуатаційне днопоглиблення на акваторіях портів та внутрішніх водних шляхах власним флотом	на рік тис.м <sup>3</sup>	1683	4500	6000
Рівень використання флоту АМПУ при експлуатаційному днопоглибленні на каналах та акваторіях портів	%	36	>45	>50
Наявність місцевої влади в управлінні активами адміністрацій портів за моделлю «порт-лендлорд»	шт.	0	0	2
Рівень портових зборів для судновласників	%	100	90 (-10)	70 (-20)
Кількість концесійних угод, із залученням майна державних операторів та ДП «АМПУ»	шт. (наростаючим принципом)	0	2	6
Створення нових робочих місць в галузі	осіб (наростаючим підсумком)	200	700	2000
Доходи державного бюджету	млн. дол. США	320	348	391
Доходи місцевих бюджетів	млн. дол. США	67	73	82

*Джерело: [12]*

По всіх показниках очікується позитивна динаміка та велику роль тут віддано успішності впровадження концесії у морських портах України. При такому збільшенні вантажообігу буде необхідно модернізувати інфраструктуру портів та будувати нові термінали, проводити днопоглиблювальні роботи тощо, але у держави та АМПУ не вистачає коштів зробити це самостійно. На це впливає сума залучених приватних інвестицій, яка, у свою чергу, залежить від реалізації концесійного

механізму у портах України. Кожен з концесійних проектів у морських портах може принести значні надходження до бюджету

Таким чином, концесія сприяє створенню «зацикленого механізму розвитку» морських портів України, який зображено на рисунку 3, при впровадженні у морські порти України такої форми державно-приватного партнерства, як концесія, буде спостерігатися розвиток економіки країни в цілому.

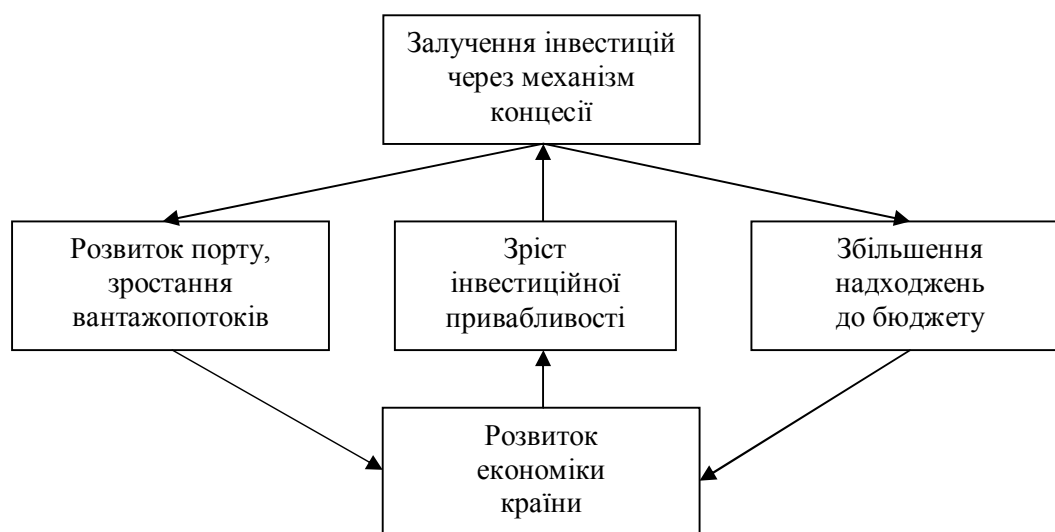


Рис. 3. Схема розвитку економіки країни через концесію в морських портах

Джерело: власна розробка авторів

**Висновки.** Проведене дослідження показало, що в умовах глобалізації потрібен постійний розвиток морських портів, основою якого є залучення великого обсягу інвестицій. Одним із найбільш привабливих та дієвих інструментів цього для вітчизняних портів є концесія.

Впровадження концесій відкриває новий етап розвитку морської галузі України. Перші проекти покладуть старт як для розвитку українських портів (через залучення зовнішніх фінансових ресурсів), так і для зростання економіки країни в цілому (через збільшення надходжень в бюджет різних рівнів).

У вересні 2019 року було оголошено конкурс з концесії двох морських портів, експлуатаційну діяльність в яких ведуть державні портові оператори, а саме Ольвія та Херсон.

Надалі передбачено впровадження механізму концесії в діяльність інших державних портових підприємств.

У дослідженні визначено основні умови цих концесійних проектів, можливі варіанти концесійних платежів та прогнозовані результати.

У подальших дослідженнях вважаємо за доцільне провести аналіз фактичних результатів впровадження перших проектів концесії та порівняти їх із плановими. Відштовхуючись від даного аналізу, плануємо досліджувати проекти концесії у інших морських портах України та розробити «удосконалену» методику розрахунку концесійних платежів, що враховує специфіку діяльності морських портів.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Брайловський І.А. Державно-приватне партнерство: методологія, теорія, механізми розвитку [Текст]: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.01. Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2015. 40 с.
2. Дем'яненко А.Г. Концепція ефективного управління собщиносьтю морських портів України // Бізнес Інформ. 2013. № 4. С. 221-228. URL: [http://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2013-4\\_0-pages-221\\_228.pdf](http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2013-4_0-pages-221_228.pdf).
3. Ilchenko S., Oneshko S. Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach // Investment management and financial innovations. 2017. Vol. 14, № 1(contin.). С. 191-199.
4. Кочеткова С.А. Использование концессии как перспективного механизма реализации инвестиционных ГЧП-проектов в регионе // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 11-3. С. 424-429.
5. Нікулін С.Г. До питання керованості морських портів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. Вип. 3. Одеса, 2012. С. 45-53.
6. Пашиньська К.С. Форми державно-приватного партнерства // Економічний аналіз: зб. наук. праць Тернопільського національного економічного університету. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2015. Том 22. № 1. С. 48-52.
7. Солодовнік О.О. Інтереси та переваги сторін державно-приватного партнерства // Бізнес Інформ. 2014. № 6. С. 38-42. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf\\_2014\\_6\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2014_6_7).
8. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. Одесса: Астропринт, 2012. 324 с.
9. Цогла О.О. Теоретичні засади трактування поняття «концесія» // Актуальні проблеми економіки: Наук.-економ. журн. 2013. № 7. С. 34-38.
10. Notteboom T.E., Pallis A.A., Farrell S. Terminal Concessions in Seaports revisited // Maritime Policy and Management. 2012. Vol. 39, № 1. P. 1-5.
11. Rodrigue J-P., Notteboom T.E., Pallis A.A. The Financialisation of the Terminal and Port Industry: Revisiting Risk and Embeddedness // Maritime Policy and Management. Vol. 38, № 2, 2010. P. 191-213.
12. «Корпоративна Стратегія ДП «АМПУ» до 2025 року». URL: [https://www.slideshare.net/The\\_USPA/2025184797430?fbclid=IwAR2f2gHzuqIp9sobZhLpDoNwwCgeCsV2XfWJLp0nmwTueD7yiI30VRd-f2w](https://www.slideshare.net/The_USPA/2025184797430?fbclid=IwAR2f2gHzuqIp9sobZhLpDoNwwCgeCsV2XfWJLp0nmwTueD7yiI30VRd-f2w).
13. Закон України «Про морські порти України» від 4 липня 2013 р. № 406- VII // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 7, Ст. 65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/4709-17>.
14. «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11 липня 2013 р. №548-р. // Кабінет Міністрів України. 2013. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.
15. Закон України «Про концесію» від 4 жовтня 2019 р. № 155-IX // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2019. № 41. Ст. 372. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.

16. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 20 жовтня 2019 р. № 2404-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2010. № 40. Ст. 524. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
17. Ширяева Л.В., Афанасьева О.К. Принципы оценки экономической эффективности государственно-частных проектов в морских портах // Вісник Східно-українського національного університету ім. В. Даля. Луганськ, 2013. № 5 (194) Ч. 1. С. 155-160.
18. Методика розрахунку концесійних платежів від 12 квітня 2000 р. № 639 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 4 лютого 2016 р. № 130) // Кабінет Міністрів України. 2016. № 130. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/130-2016-%D0%BF>.
19. Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.04.2015 № 146 «Про затвердження стратегічного плану розвитку ДП «СК «Ольвія» на період до 2038 року». URL: [https://sc-olvia.com/ua/strategija\\_rozvitku](https://sc-olvia.com/ua/strategija_rozvitku).
20. Відбулась презентація концесійних проектів в морських портах Ольвія та Херсон. Жовтень 2019 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31180.html>.
21. Проекти концесії портів Ольвії та Херсона. Вересень 2018 р. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D1%80%....pdf>.

## REFERENCES

1. Brajlovs'kyj, I.A. (2015). *Derzhavno-pry'vatne partnerstvo: metodologiya, teoriya, mexanizmy` rozvy'tku* [Public-private partnership: methodology, theory, development structures]: avtoref. dis. ... d-ra ekon. nauk: 08.00.01, Harkiv. nats. un-t im. V.N. Karazina. Harkiv [author's abstract. diss. ... Dr. Econ. Sciences: 08.00.01, Kharkiv. nat. them. VN Karazin. Kharkiv], 40 p. [In Ukrainian].
2. Demyanchenko, A.G. (2013). *Kontsepsiya effektivnogo upravleniya sobstvennostyu morskikh portov Ukrainyi* [The concept of effective property management of Ukrainian seaports]. *Biznes Inform* [Business Inform], 4, 221-228. Retrieved from [http://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2013-4\\_0-pages-221\\_228.pdf](http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2013-4_0-pages-221_228.pdf). [In Russian].
3. Ilchenko, S. & Oneshko, S. (2017). Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach. *Investment management and financial innovations*. Vol. 14, № 1(contin.), 191-199.
4. Kochetkova, S.A. (2015). *Ispolzovanie kontsessii kak perspektivnogo mehanizma realizatsii investitsionnykh GChP-proektov v regione* [The use of concession as a promising mechanism for implementation of investment PPP projects in the region]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamen-talnykh issledovaniy – International Journal of Applied and Fundamental Research*, 11-3, 424-429. [in Russian].
5. Nikulin, S.G. (2012). *Do pitannya kerovanosti morskikh portiv* [On the issue of seaports manageability]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti: zb. nauk. prats Odeskogo natsionalnogo morskogo universiteta – Development of management and entrepreneurship methods on transport*. Odesa: ONMU, 3, 45-53. [In Ukrainian].
6. Pashinskaya, K.S. (2015). *Formi derzhavno-privatnogo partnerstva* [Forms of public-private partnership]. *Ekonomichnyi anallz: zb. nauk. prats: Vidavnicho-pollIgra-fIchniy tsentr TernopIlskogo natsIonalnogo ekonomIchnogo unIversitetu «Ekono-mIchna dumka» – Economic Analysis: Coll. Sciences. Proceedings: Publishing and Printing Center of Ternopil National Economic University «Economic Thought», 1, 48-52. [In Ukrainian].*



7. Solodovnik, O.O. (2014). *Interesi ta perevagi storIn derzhavno-privatnogo partnerstva [Interests and advantages of the parties of public-private partnership]. Biznes Inform – Business Inform*, 6, 38-42. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf\\_2014\\_6\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2014_6_7) [in Ukrainian].
8. Stepanov, O.N. (2012). *Strategicheskoe upravlenie razvitiem morskogo porta [Strategic Management of Seaport Development]. Astroprint*, 324. [In Russian].
9. Toglo, O.O. (2013). *Teoretichni zasady traktuvannya ponyattya «kontsesiya» [Theoretical bases of interpretation of the concept of «concession»]. Aktualni problemi ekonomiki: Nauk.-ekonom. zhurn. – Current problems of economics: Scientific and Economic*, 7, 34-38. [In Ukrainian].
10. Notteboom, T. E., Pallis, A.A. & Farrell, S. (2012). *Terminal Concessions in Sea-ports revisited .Maritime Policy and Management*, 39, 1, 1-5.
11. Rodrigue J-P., Notteboom, T.E. & Pallis, A.A. (2010). *The Financialisation of the Terminal and Port Industry: Revisiting Risk and Embeddedness. Maritime Policy and Management*, 38, 2, 191-213.
12. «Korporativna Stratehiia DP «AMPU» do 2025 roku» [«Corporate Strategy of SE» AMPU «till 2025»]. *Administratsiia morskikh portiv Ukrainy*. 2019. Retrieved from [https://www.slideshare.net/The\\_USPA/2025-184797430?fbclid=IwAR2f2gHzuqIp9sobZhLpDoNwwCgeCsV2XfWJLp0nmwTueD7yiI30VRd-f2w](https://www.slideshare.net/The_USPA/2025-184797430?fbclid=IwAR2f2gHzuqIp9sobZhLpDoNwwCgeCsV2XfWJLp0nmwTueD7yiI30VRd-f2w). [In Ukrainian].
13. *Zakon Ukrayiny` «Pro mors'ki porty` Ukrayiny`» vid 4 ly`pnya 2013 r. # 406- VII [Law of Ukraine «On Maritime Events of Ukraine» of July 4, 2013 No. 406- VII]. Vidomosti Verhovnoyi Rady` Ukrayiny` (VVR). – 2013. # 7, St. 65. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/4709-17. [In Ukrainian].*
14. «Stratehiia rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku» [«Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038»]. *Kabinet Ministriv Ukrayini*. 2013. 548. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>. [In Ukrainian].
15. *Zakon Ukrayini «Pro kontsesiyu» vId 4 zhovtnya 2019 r. # 155-IX [Law of Ukraine «On Concession» of October 4, 2019 No. 155-IX]. Vidomosti Verhovnoyi Radi Ukrayini (VVR), №41, St. 372. http://zakon2.rada.gov.ua/ laws/ show/ 997-14. [In Ukrainian].*
16. *Zakon Ukrayini «Pro derzhavno-privatne partnerstvo» vid 20 zhovtnya 2019 r. #2404-VI [Law of Ukraine «On Public-Private Partnership» of October 20, 2019 №2404-VI]. Vidomosti Verhovnoyi Radi Ukrayini (VVR), № 40, St. 524. Retrieved from http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17. [In Ukrainian].*
17. Shyriaieva, L.V. & Afanasieva, O.K. (2013). *Principy ocenki ekonomicheskoy effektivnosti gosudarstvenno-chastnykh projektov v morskikh portah [Principles of estimation of economic efficiency of public-private projects in seaports]. Visnyk Shkhidnoukrainskoho natsionalnoho universytetu im. V. Dalia. – Luhansk [Bulletin of the East Ukrainian National University. V. Dalia. - Lugansk], 5, 155-160. [In Russian].*
18. *Metodika rozrahunku kontsesiynih platezhiv vid 12 kvitnya 2000 r. # 639 (v redaktsiyi postanovi Kabinetu Ministriv Ukrayini vId 4 lyutogo 2016 r. # 130). Kabinet Ministriv Ukrayini. 2016. № 130. Retrieved from http:// zakon5.rada.gov.ua/ laws/show/130-2016-p. [In Ukrainian].*

19. *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy 20.04.2015 № 146 «Pro zatverdzhennia stratehichnoho planu rozvytku DP «SK «Olviia» na period do 2038 roku» [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine 20.04.2015 No. 146 «On approval of the strategic development plan of SE» Olivia Stevedoring Company «for the period until 2038»]. Ministerstvo Infrastruktury Ukrainy. 2016. 146. Retrieved from [https://sc-olvia.com/ua/strategija\\_rozvitku](https://sc-olvia.com/ua/strategija_rozvitku). [In Ukrainian].*
20. *Prezentatsiya kontsesiynih proektiv v morskikh portah Olviya ta Herson. Zhovten 2019 roku [The presentation of concession projects took place in the seaports of Olbia and Kherson. October 2019]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/31180.html>. [In Ukrainian].*
21. *Proekti kontsesiyi portyv Olvlyi ta Hersona. Veresen 2018 r. [The concession projects of the ports of Olbia and Kherson. September 2018] Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D1%80%....pdf>. [In Ukrainian].*

*Стаття надійшла до редакції 13.11.2019*

Посилання на статтю: Ширяєва Л.В., Афанасьєва О.К., Кожухар І.М. Дослідження ефективності реформування портів України на умовах концесії // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. № 4 (69). С. 58-72. DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-58-72.

Article received 13.11.2019

Reference a JournalArtic: Shyriaieva, L., Afanasieva O. & Kozhukhar, I. (2019). Research of the efficiency of Ukrainian ports Reformation on the conditions of the concession. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 4, 58-72. DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-58-72.