

УДК 658.12.34

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ У КОНТЕКСТІ РЕФОРМИ ПОРТОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

В.В. Бахчиванжи

Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»

НААН України, м. Київ

***Анотація.** Обґрунтовано формування організаційно-економічного механізму функціонування портової інфраструктури для аграрних підприємств в умовах реформування портової системи України. Здійснено характеристику фундаментальної реорганізації портового сектора, головним елементом якої є припинення діяльності всіх існуючих державних підприємств - морських портів, на базі яких планується створення дворівневої державної портової структури. Дана структура передбачає розмежування управлінських функцій, пов'язаних з організацією та забезпеченням безпеки мореплавства, утриманням та забезпеченням ефективного використання об'єктів портової інфраструктури і функцій з надання портових послуг аграрним підприємствам - стивідорної діяльності.*

Окреслено перспективний напрям реформування організаційно-економічного механізму функціонування портової інфраструктури на основі децентралізації управління і контролю.

***Ключові слова:** організаційно-економічний механізм, портова інфраструктура для аграрних підприємств, портові послуги, стивідорна компанія, концесійна діяльність, децентралізація управління портовою інфраструктурою, інфраструктурний проект.*

Вступ. В умовах інтенсивної динаміки процесів глобалізації та

інтеграційних процесів особлива місія покладається на транспортну інфраструктуру, яка дає можливість оперативно управляти потоками продукції та забезпечувати ефективну зовнішньоекономічну діяльність. Особливої актуальності в сучасних умовах набувають питання розвитку транспортної інфраструктури для аграрних підприємств, продукція яких все активніше завойовує позиції на світових ринках. Це у свою чергу вимагає удосконалення формування портової інфраструктури та організаційного механізму її функціонування. Необхідність наукового і методичного забезпечення вирішення цих завдань обумовлюють актуальність теми статті та її практичну спрямованість на вирішення проблем функціонування інфраструктури підприємств аграрного сектора економіки.

Аналіз останніх досліджень свідчить, що теоретико-методологічні та прикладні аспекти розвитку портової інфраструктури для аграрних підприємств є досить дискусійними, але недостатньо розробленими у науково-теоретичному та методичному аспектах. Найбільш часто обговорюваними у наукових публікаціях є питання, які стосуються особливостей розвитку, вдосконалення транспортної системи України та її складових. Цим питанням приділяли увагу В.А. Котлубай, О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, які обґрунтували організаційно-економічні основи функціонування морегосподарського комплексу України [1].

С.В. Крижановський присвятив свої дослідження питанням європейської інтеграції морських портів України [2]. Скворцов Г. та Чекаловец В. розглядали основні напрями удосконалення управління морським портом [3]. Ціла низка законодавчих і нормативних актів в останнє десятиріччя була присвячена питанням формування ефективного механізму функціонування портової інфраструктури та її розвитку [4-8].

Дослідження зарубіжних вчених вказують на те, що питанням розвитку інфраструктури, зокрема портової, відводиться пріоритетна роль у забезпеченні економічного зростання [9. 10], а в аграрному секторі світового господарства транспортна інфраструктура розглядається як основна детермінанта [11-14]. У

країнах, що розвиваються портова інфраструктура розглядається як ключовий фактор у торгівлі та розвитку агропродовольчих ринків [14, 15]. У країнах з розвиненою економікою інфраструктура та її політекономічний аспект в центрі уваги соціально-економічних досліджень [16].

Поряд з цим ряд важливих аспектів формування портової інфраструктури України та удосконалення організаційного механізму її функціонування вимагають більш поглиблених досліджень, що обумовлює актуальність теми статті.

Мета дослідження – здійснити оцінку та обґрунтувати напрями вдосконалення існуючого організаційного механізму розвитку портової інфраструктури для аграрних підприємств в умовах зростання експортного потенціалу аграрного сектора України.

Результати досліджень. Спеціалізація морських портів України дозволяє обслуговувати вантажі, представлені продукцією аграрних підприємств, у тому числі всіма видами продукції зернових і технічних культур та продуктами її переробки.

Стратегічний план розвитку морських портів на коротко - і довгострокову перспективу, який був затверджений Адміністрацією морських портів України (ДП «АМПУ») та погоджений з Міністерством інфраструктури України, передбачає стратегічний розвиток за двома основними напрямками: розвиток контейнерних потужностей та розвиток зернових терміналів.

Серед морських портів України з розвиненою інфраструктурою для аграрних підприємств виділяються Одеський, Іллічівський, Миколаївський порти. В Одеському порту на сьогоднішній день реалізується найбільший інфраструктурний проект в Україні зі створення контейнерного терміналу на Карантинному молу з загальною площею 19,3 га. Беручи до уваги стійку тенденцію збільшення Україною на світовому ринку частки переробки зернових вантажів, а також старіючі активи виробничих потужностей, адміністрацією порту спільно зі стивідорними компаніями була розроблена

програма нарощування зернових потужностей в обсязі близько 6-7 млн. тонн на рік.

З 2013 по 2015 рік, сумарна пропускна здатність всіх зернових терміналів Одеського порту має зрости з 7,7 до 11 млн. тонн на рік. Сумарна пропускна можливість Одеського порту для зернових вантажів у 2015 році проектується на рівні 11,8 млн. тонн. Такі стратегічні цілі вимагають формування ефективного організаційно-економічного механізму функціонування портової інфраструктури, що на даний час представлена виробничою інфраструктурою портових операторів - стивідорних компаній.

Організаційно-економічний механізм функціонування портової інфраструктури ґрунтується на тих правових засадах, які тривалий час знаходились у стані вдосконалення та реформування. Як відомо, перше півріччя 2013 року для вітчизняної портової галузі проходило під прапором підготовки до вступу в силу Закону України «Про морські порти» [4] (далі - Закон про порти), що передбачало фундаментальне реформування всього портового сектора.

Одним з фундаментальних нововведень, передбачених Законом про порти [4], є принципова зміна правової природи морського порту. Так , якщо чинне законодавство, зокрема, Кодекс торговельного мореплавства України [17] , визначає порт як суб'єкт - державне транспортне підприємство, то новий Закон трактує морський порт не як суб'єкт, а як об'єкт. Таке трактування передбачає сукупність відокремлених кордонами території та акваторії, обладнаних для обслуговування суден, пасажирів і вантажів, виконання вантажних, транспортних, експедиторських робіт та здійснення іншої портової діяльності.

У зв'язку із зазначеною вище зміною правової природи порту Закон [4] передбачає фундаментальну реорганізацію портового сектору, головним елементом якої є припинення діяльності всіх існуючих державних підприємств - морських портів. На базі зазначених підприємств планується створення дворівневої державної портової структури. Дана структура передбачає розмежування управлінських функцій, пов'язаних з організацією та

забезпеченням безпеки мореплавства, утриманням та забезпеченням ефективного використання об'єктів портової інфраструктури і функцій з надання портових послуг - стивідорної діяльності:

– управлінські функції покладаються на створену Адміністрацію морських портів України - державне підприємство з центром у Києві та філіями у кожному окремому порту;

– стивідорні функції покладаються або на приватні стивідорні компанії, або на нові державні підприємства, що створюються на базі цілісних майнових комплексів, що функціонують в порту (зокрема, публічні акціонерні товариства).

Станом на сьогоднішній день Адміністрація морських портів України вже створена, здійснюється процес створення її філій, відкриття банківських рахунків, передача відповідних об'єктів портової інфраструктури на баланс Адміністрації як правонаступника портів - державних підприємств. Самі такі підприємства продовжують функціонувати, переуступивши частину своїх прав і зобов'язань Адміністрації, проте надалі планується завершення процесу реорганізації відповідно до вищезазначених положень Закону про порти [4] .

Змінилося також і ціноутворення на деякі послуги порту. До моменту вступу в силу Закону про порти, ціни на портові, зокрема стивідорні, послуги підлягали державному регулюванню спеціальним Збірником тарифів, затвердженим наказом Міністерства транспорту України № 392 [3]. Проте відповідно до Закону [4] державному регулюванню підлягають виключно ціни на послуги, що надаються у складі портових зборів, а також на спеціалізовані послуги, що надаються в портах суб'єктами природних монополій, вичерпний перелік яких затверджується Кабінетом Міністрів України.

3 червня 2013 Кабінет Міністрів України затвердив вищевказаний перелік спеціалізованих портових послуг, в який були включені наступні послуги: забезпечення лоцманської проводки, регулювання руху суден, забезпечення проведення криголамних робіт. Стивідорні послуги в такий перелік включені не

були, у зв'язку з чим ціни на такі послуги не підлягають державному регулюванню, а можуть формуватися на вільних засадах.

З вищевикладеного випливає, що після вступу в силу Закону про порти [4], належні правові підстави для застосування акордних ставок, передбачених Збірником тарифів, щодо стивідорних послуг відсутні. Це свідчить про лібералізацію вітчизняної портової сфери, що, безумовно, є позитивним фактором для цілей підвищення інвестиційної привабливості України. Однак, встановлення вільних тарифів на стивідорні послуги, швидше за все, призведе до істотного падіння цін на цьому ринку.

У цьому зв'язку станом на сьогоднішній день позиція Міністерства інфраструктури України полягає у збереженні державного регулювання тарифів на стивідорні послуги. Тому питання щодо регулювання цін на стивідорні послуги поки залишається відкритим.

Одним з важливих нововведень, передбачених Законом про порти [4], є також спроба систематизації основних організаційно-правових форм і механізмів ведення бізнесу в портовій галузі. Зокрема, в Законі міститься перелік договорів, на підставі яких може здійснюватися діяльність, пов'язана з використанням об'єктів портової інфраструктури та реалізацією інвестиційних проектів у портовій галузі. Даний перелік включає як раніше використовувані механізми (оренду, спільну діяльність), так і абсолютно новий для портового сектора інститут концесії.

Концесійний механізм активно використовується в багатьох зарубіжних країнах в якості ефективного інструменту експлуатації та модернізації державних активів у різних галузях економіки, в тому числі в портовій галузі. В Україні ж дана форма поки ще мало поширена. Відмінною рисою договору концесії в порівнянні з орендою є те, що концесія передбачає не тільки і не стільки пасивне використання об'єкта, але створення (будівництво) нового об'єкта на базі існуючого або істотну модернізацію такого об'єкта, або як мінімум його більш ефективну експлуатацію в обмін на зобов'язання концесіонера (інвестора) оплачувати регулярні концесійні платежі. Таким

чином, концесія є більш підходящим інструментом для реалізації інвестиційних проектів у портовій галузі, зокрема, проектів з будівництва, реконструкції, модернізації портових терміналів, перевантажувальних комплексів і т. д.

У зв'язку з вищевикладеним Уряд України сьогодні віддає концесійному сценарію реалізації інвестиційних проектів у портовому секторі беззаперечний пріоритет. Підтвердженням цьому є той факт, що постановою Кабінету Міністрів України було внесено зміни до переліку об'єктів права державної власності, які можуть передаватися в концесію, в який було включено майно цілісних майнових комплексів всіх морських портів України.

Разом з тим слід зазначити, що нинішнє концесійне законодавство України є досить застарілим і не відповідає сучасним реаліям розвитку портової галузі. Тому таке законодавство має цілий ряд недоліків, які служать бар'єром для застосування даної організаційно - правової форми інвесторами, зокрема:

- концесійне законодавство не передбачає можливість концесіонера оформити своє право власності на побудований об'єкт концесії (навіть якщо будівництво здійснювалося повністю за рахунок і силами концесіонера);

- право на укладення концесійного договору може бути надано виключно за підсумками участі і перемоги в концесійному конкурсі (при цьому ніякі пільги і винятки не передбачені для інвесторів, які вже експлуатують об'єкти портової інфраструктури на підставі інших правових механізмів і виявляють бажання перейти на механізм концесії) ;

- концесійні платежі в рамках концесійних проектів на будівництво нових об'єктів обчислюються від майбутньої вартості побудованих об'єктів (тобто чим більше інвестицій вкладає концесіонер у будівництво, тим вище буде ставка концесійного платежу) ;

- відсутній належний механізм відведення землі концесіонеру для цілей реалізації концесійного проекту.

Для того щоб концесійний механізм реалізації інвестиційних проектів міг успішно використовуватися в портовому секторі, всі вищевказані недоліки

мають бути усунені шляхом внесення відповідних змін в концесійне законодавство.

Якщо відносно проектів по будівництву/реконструкції об'єктів портової інфраструктури пріоритет надається концесійному сценарію, то відносно експлуатації існуючого портового майна пріоритетна роль зберігається за інститутом оренди [4]. При цьому Закон про порти розширив перелік об'єктів портової інфраструктури, що підлягають передачі в оренду, знявши законодавчу заборону на оренду причалів.

Слід також зазначити, що Заключні положення Закону про порти [4] передбачають важливу гарантію прав інвесторів, згідно якої вступ цього Закону в силу не призводить до автоматичного припинення договорів, укладених до цього моменту. Іншими словами, такі договори будуть продовжувати діяти і зберігати свою дійсність. Те ж саме стосується і будь-яких дозвільних документів на будівництво об'єктів портової інфраструктури. У Законі про порти також зроблена спроба врегулювати питання створення та використання штучно створених (намитих) земельних ділянок, оскільки дане питання завжди було і є проблемним для вітчизняної портової галузі.

Набрання чинності Законом «Про морські порти» є позитивною подією в розвитку портової галузі України, яке повинно послужити поштовхом для залучення приватних інвестицій у вітчизняну портову інфраструктуру, підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку і поліпшення інвестиційної привабливості економіки України в цілому і портового сектора зокрема.

Виходячи з вищевикладеного, в цьому дослідженні необхідно орієнтуватися на дворівневу систему управління «порт - портовий орендатор». В якості орендаторів порту будемо розглядати стивідорні компанії. Відповідно до закону [4] і « Правил надання послуг у порту », виданим для роз'яснення закону, стивідорна компанія (портовий оператор) - це суб'єкт господарювання, який здійснює експлуатацію морського терміналу, який займається проведенням вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговуванням і

зберіганням вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Таким чином, стає зрозумілим, що стивідорна компанія на сьогоднішній день є основною дійовою особою на території порту, яке здійснює операції з обслуговування суден.

«Правила надання послуг в порту» розроблені відповідно до зобов'язань за міжнародними договорами України на підставі статті 19 Закону України "Про морські порти України" і встановлюють вимоги до виконання технологічних процесів з навантажувально-розвантажувальних робіт з урахуванням особливостей різних видів вантажів, правила ввезення (вивозу) вантажів в (з) морських портів, прийому-здачі цих вантажів портовими операторами і перевізниками. Також вони регламентують технологічне накопичення, облік вантажів, порядок оформлення результатів їх прийому-здачі, а також встановлюють права, обов'язки і відповідальність сторін, що уклали договори перевалки вантажу.

Дані правила є обов'язковими для виконання портовими операторами, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, судновласниками, вантажовласниками, перевізниками та іншими сторонами, які користуються послугами і надають їх в морському порту.

Вантажно-розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори на підставі договорів перевалки вантажу самостійно або із залученням третіх осіб. Перелік портових операторів в кожному морському порту, а також перелік послуг, які вони надають, визначений у Реєстрі морських портів України, ведення якого здійснюється в установленому законом порядку.

Згідно з «Правилами надання послуг в порту», стивідорна компанія зобов'язана надавати послуги з вантажно-розвантажувальних робіт із вантажами, які перевозяться морським, залізничним, річковим, автомобільним та трубопровідним видами транспорту, а також інших робіт на замовлення замовника за умови наявності договору на перевалку вантажу. Перелік операцій

, що входять до послуги з вантажно-розвантажувальних робіт, наданих портовим оператором аграрним підприємствам, включає:

- навантаження вантажів ;
- вивантаження вантажів;
- зачищення трюмів суден, вагонів після вивантаження;
- переміщення вантажу в межах території морського порту;
- технологічне накопичення вантажу, складські операції з вантажем;
- кріплення, спецкріплення вантажів;
- штивку.

За додатковим замовленням споживачів послуг, згідно з договором перевалки вантажу, портовий оператор (стивідорна компанія) має право надати інші послуги, пов'язані з вантажно-розвантажувальними роботами :

- зважування ;
- маркування (перемаркування) ;
- сортування (розсортування) ;
- розтарювання, затарювання, перетарювання ;
- переважування;
- пакування, перепакування ;
- приведення вантажу в транспортабельний стан;
- ув'язування;
- угруповання для формування суднової партії завезених в різний час вантажів по країнах і портам призначення, а також по окремим коносаментним партіям;
- комплектація вантажів;
- розкриття вантажних місць для визначення якості, сорту та перевірки вмісту на вимогу вантажовласників , карантинних , митних та інших державних органів і подальше приведення розкритих місць в транспортабельний стан;
- розбирання спеціальних пристосувань при вивантаженні із залізничних платформ обладнання та засобів транспортування;
- обмір вантажів;

- укрупнення вантажних місць шляхом пакування ;
- інші послуги, потреба в яких виникає в процесі вантажно-розвантажувальних робіт.

Всі операції з вантажем, який знаходиться на території морського порту під митним контролем, такі як: перепакування, перетарка, взяття проб і зразків вантажу та інші, здійснюються портовим оператором з дотриманням митного законодавства.

Вантажно-розвантажувальні роботи портовий оператор зобов'язаний виконувати за принципом оптимального розподілу ресурсів для обробки суден і вагонів за затвердженою керівництвом портового оператора робочою технологічною картою і зобов'язаний планувати раціональну розстановку суден до причалів за погодженням з адміністрацією морського порту. Портовий оператор також зобов'язаний здійснювати прийом і здачу вантажу в розташованих на її території та в акваторії морського порту місцях навантаження, вивантаження вантажів, встановлених для відповідних транспортних засобів. Замовник, при цьому, передає вантаж на склад портового оператора тільки в визначених митним законодавством України випадках, і він же зобов'язаний вжити заходів з митного оформлення вантажів. Правила пожежної безпеки, охорони праці, дорожнього руху встановлюються безпосередньо стивідорної компанією на території, яку вона орендує у порту.

Портовий оператор самостійно визначає обсяг і терміни завезення в морський порт вантажу на підставі поданої замовником за договором перевалки вантажу і узгодженої з адміністрацією морського порту заявки з урахуванням:

- Умов діючих угод, договорів, укладених портовим оператором з перевізниками різних видів транспорту, адміністрацією морського порту;
- Норм та термінів технологічного накопичення, встановлених у договорі перевалки вантажу по кожному виду вантажу;
- Норм обробки транспортних засобів;
- Положення щодо координації та взаємодії портових операторів;
- Обов'язкових постанов по порту ;

- Зводу звичаїв морського порту ;
- Статуту залізниць України та Правил перевезень і тарифів залізничного транспорту України .

В Україні «Звід звичаїв ...» (із зазначенням повного найменування порту згідно з його Статутом) ґрунтується на «Кодексі торгового мореплавання України», Законі України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та інших нормативно-правових документах України і міжнародних угод, що регламентують взаємовідносини між портами та їх контрагентами, статуті та обов'язкових постановках по порту, традиціях і постулатах міжнародної практики роботи морських портів.

« Звід звичаїв ... » застосовується у разі відсутності договору морського перевезення або інших документів, а також відсутності в цих документах вказівок по правилам регулювання відносин між портом і його клієнтурою по здійсненню процесів вантажоперевалки і обслуговування суден. У ньому враховуються інтереси порту, судновласників , споживачів портових послуг і інших клієнтів морського торгового порту. У кожному порту діє «свій» «Звід звичаїв ...», це продиктовано як специфікою географічного положення порту, так і різними операціями, що здійснюються портом.

Розглянемо зазначені вище загальні положення «Зводу звичаїв ...» у конкретному тлумаченні стосовно процесу обслуговування суден на прикладі Одеського порту як першого в Україні порту - орендодавця.

З приводу останньої обставини (орендна функція) в «Зводі звичаїв Одеського морського торговельного порту», затвердженого у квітні 2008 року, зазначається, що на території порту за договором з ним можуть оперувати підприємства всіх форм власності, зокрема, стивідорні компанії та підприємства спільної діяльності. При цьому діяльність всіх такого роду підприємств в частині здійснення процесів обслуговування суден і перевалки вантажів координується портом і здійснюється в повній відповідності з діючим «Зводом звичаїв Одеського морського торговельного порту» (рис.1).

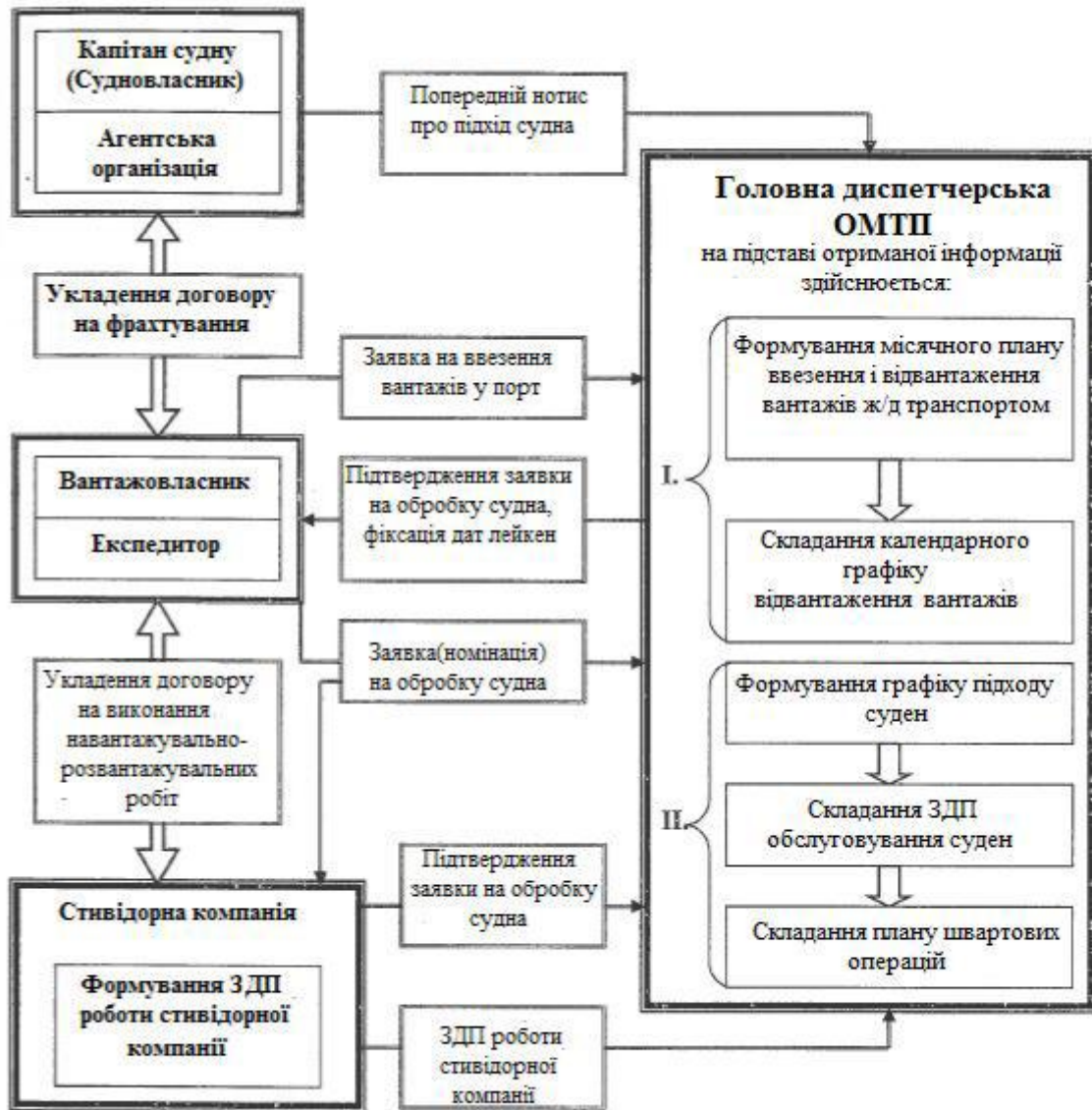


Рис. 1. Взаємодія стивідорної компанії і порту при оперативному управлінні обробкою суден в Одеському порту

Джерело: побудовано автором на основі «Зводу звичаїв Одеського морського торговельного порту»

Відповідно до «Зводу звичаїв...» судна приймаються до обслуговування на підставі договорів (угод), які можуть укладатися між портом або підприємствами - орендарями, в нашому випадку, стивідорними компаніями, з одного боку, і судновласниками (фрахтівниками), з іншого боку, безпосередньо або через посередницькі структури. В обох випадках договори в обов'язковому порядку узгоджуються з адміністрацією порту.

Дати прийому суден до обслуговування визначаються головною диспетчерською порту, виходячи з оперативної обстановки в порту та ймовірного її розвитку в осяжній перспективі. При цьому до уваги приймається наявність за 10 діб до дати очікуваного прибуття судна заявок експедиторів, які діють від імені вантажовласників або вантажовідправників, про терміни готовності вантажних партій (номінацій).

На підставі підтверджених номінацій по судах порт складає з щодобовим нарощуванням графік підходу суден під обробку, виходячи із заявлених дат приходу суден і повного використання ними сталійного часу. У підсумку фіксуються гарантовані портом дати прийому суден до обслуговування (дати лейкен) на причалах відповідної спеціалізації.

Постановка суден до причалів по датах лейкен з урахуванням черговості підходу судів та звільнення причалів порту, на яких повинне здійснюватися завантаження (розвантаження) суден.

Тактика обробки суден визначається спільно портом і стивідорною компанією в режимі змінно-добового планування.

Всі послуги, що надаються суднам і вантажам, є платними і виконуються за діючими в порту ставками (тарифами) зборів і плат, встановленими відповідно до чинного законодавства України.

Доречно підкреслити, що в «Зводі звичаїв Одеського морського торговельного порту» закріплена схема централізованого в рамках порту управління процесами вантажоперевалки і обслуговування суден. Такий підхід видається логічним на сучасному етапі функціонування морських портів України.

Висновки та перспективи подальших досліджень. На даний час організаційний механізм функціонування портової інфраструктури для аграрних підприємств перебуває у стані становлення і його формування підпорядковане реформуванню портової системи України. Сучасний етап характеризується рухом вітчизняних портів від статусу «порти - оператори» через статус «порти - орендодавці» до статусу «порти - землевласники».

Обслуговування аграрних підприємств – замовників послуг морського транспортування здійснюється стивідорними компаніями під контролем морського порту відповідно Зводу звичаїв портів. У міру зміцнення статусу «порти - землевласники» буде слабшати централізований початок в управлінні портами з паралельним нарощуванням децентралізації.

Таким чином, дане дослідження не є вичерпним і подальша робота має бути спрямована на обґрунтування удосконалення механізму функціонування портової інфраструктури для аграрних підприємств у рамках стивідорних компаній відповідно до нових напрямів реформування та децентралізації управління портами.

Література

1. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, В.А. Котлубай и др.; по ред. О.Н. Кибик, О.П. Подцерковного. – Одесса : Фенікс, 2012. – 159 с.
2. Крыжановский С. В. Морские порты Украины: интеграция по-европейски //Судоходство. — №4 (129). – 2007. – С. 36-37.
3. Скворцов Г. Чекаловец В. Ильичевский порт ищет основные направления совершенствования управления // Порты Украины. – 2007. 6 (68) – С. 10-12.
4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р.// Офіційний вісник України. — 2012 р. — № 45. — С. 16.
5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України. — 1994 р. — № 51.
6. Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 496 // Офіційний вісник України. — 2013 р. — № 54. – С. 28.
7. Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. №548-р // Офіційний вісник України. — 2013 р.- № 61. – С. 45.

8. Питання реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 р. № 563-р // Урядовий кур'єр. – 28.08.2013. — № 154.

9. *Atsushi Iimi, Liangzhi You, Ulrike Wood-Sichra, Richard Martin Humphrey* Agriculture Production and Transport Infrastructure in East Africa *Atsushi Iimi, Liangzhi You, Ulrike Wood-Sichra, Richard Martin Humphrey/ An Application of Spatial Autoregression.-Transport and ICT Global Practice Group.- Policy Research Working Paper 7281 .-June 2015*

10. Donaldson, Dave. Railroads and the Raj: The economic impact of transportation infrastructure/ D. Donaldson. - NBER Working Paper No. 16487.- 2010.

11. Bravo-Ortega, and Lederman. 2004. Agricultural productivity and its determinants: Revisiting international experiences/ Bravo-Ortega, and Lederman . *Estudios de Economia*, Vol. 31(2), pp. 133-163.

12. Ismail, N. W., and J. M. Mahyideen. 2015. The Impact of Infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia / Ismail, N. W., and J. M. Mahyideen // ADBI Working Paper No. 553 December 2015.-Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available: <http://www.adb.org/publications/impact-infrastructure-trade-and-economic-growth-selected-economies-asia/>

13. Seethepalli, K., M. C. Bramati, and D. Veredas. 2008. How Relevant Is Infrastructure to Growth in East Asia. *World Bank Policy Research Working Paper Series*. No. 4597. Washington, DC: World Bank.

14. Jouanjean Marie-Agnès Targeting infrastructure development to foster agricultural trade and market integration in developing countries: an analytical review/ Marie-Agnès Jouanjean // Report.- Overseas Development Institute .- June 2013

15. Logistics and Agro-food Trade: A challenge for the Mediterranean //A CIHEAM Report Executive Summary: Paris, Presses de Sciences-Po, January 2014. 22 p.- Available: The report can be downloaded in free access from www.ciheam.org

16. Miguel Coelho, Vigan Ratnoo, Sebastian Dellepiane The Political Economy of Infrastructure in the UK/ Miguel Coelho, Vigan Ratnoo, Sebastian Dellepiane// Institute for government.- Economic and social research council

17. Кодекс торговельного мореплавства України: Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

Аннотація

Бахчиванжи В.В. Организационный механизм функционирования портовой инфраструктуры для аграрных предприятий в контексте реформы портовой системы Украины

Обосновано формування організаційно - економічного механізму функціонування портової інфраструктури для аграрних підприємств в умовах реформування портової системи України. Осуществлено характеристику фундаментальної реорганізації портового сектора, головним елементом якої являється припинення діяльності всіх існуючих державних підприємств - морських портів, на базі яких планується створення двохуровневої державної портової структури. Данна структура передбачає розмежування управлінських функцій, пов'язаних з організацією і забезпеченням безпеки мореплавства, збереженням і забезпеченням ефективного використання об'єктів портової інфраструктури і функцій по наданню портових послуг аграрним підприємствам - стивидорної діяльності.

Визначено перспективне напрямлення реформування організаційно-економічного механізму функціонування портової інфраструктури на основі децентралізації управління і контролю.

Ключевые слова: організаційно - економічний механізм, портова інфраструктура для аграрних підприємств, портові послуги, стивидорна компанія, концесійна діяльність, децентралізація управління портової інфраструктурою, інфраструктурний проект.

Summary

Bakhchivanzhi V. V. The agricultural enterprises port infrastructure organizing mechanism functioning in the context of Ukraine port reform

The formation of organizational and economic mechanism of functioning of port infrastructure for agricultural enterprises in the reform of the port system of Ukraine has been grounded. The fundamental reorganization of the port sector characteristic was done. The main element of the reorganization is the termination of all existing state enterprises – seaports and the creation of a two-tier state port structure. This structure provides for separation of management functions related to the organization and ensuring maritime safety, maintenance and effective use of port infrastructure and functions for the provision of port services to agricultural enterprises - stevedoring activities.

The main directions of the organizational and economic mechanism of port infrastructure functioning reforming on the basis of decentralized management and control have been considered.

Keywords: *organizational and economic mechanism, port infrastructure for agricultural enterprises, port services, stevedoring company, concession activity, decentralizing the management of port infrastructure, infrastructure project.*