

УДК 351:338.4:502

І. Ю. Гришова,
д. е. н., професор,
помічник-консультант депутата Верховної Ради України
ORCID ID: 0000-0001-6276-7619
О. П. Дяченко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри обліку і оподаткування,
Одеський державний аграрний університет
ORCID ID: 0000-0001-9670-2266

DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97

ДЕРЖАВНА ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

I. Gryshova,
Doctor of Economic Sciences, Professor
Assistant Consultant deputy of the Verkhovna Rada of Ukraine
O. Diachenko,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department
of Accounting and Taxation, Odessa State Agrarian University

STATE INVESTMENT POLICY OF DEVELOPMENT OF MARINE PORTS OF UKRAINE

Морські порти будь-якої країни відіграють важливе значення в економічному розвитку та забезпеченню товарообігу в міжнародній торгівлі. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України повинна забезпечувати оновлення їх матеріально-технічної бази та зростання обсягів товарообороту, що в свою чергу призводить до збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів.

Метою статті є аналіз інвестиційної державної політики розвитку морських портів України та шляхи підвищення їх інвестиційної привабливості.

У статті проаналізовано інвестиційну державну політику розвитку портів України. Визначено основні плани капітальних інвестицій в морські порти, що входять до складу Державного підприємства "Адміністрація морських портів України", а також досліджено обсяг робіт з днопоглиблення проведених державним підприємством. Аналіз обсягів капітальних інвестицій підприємств видів економічної діяльності, "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" та "Телекомунікації (електрозв'язок)", до якої входять водний транспорт у цілому та ватажний морський транспорт, зокрема вказує на незначні обсяги коштів, що інвестуються в морську портову інфраструктуру. Через це обґрунтовано необхідність впровадження реформ морського господарства із залученням приватних інвестицій. Досліджено основні інвестиційні проекти, що реалізовуватимуться приватними інвесторами в найближчій перспективі та ті, що тривають. Розглянуто зміни, що пропонуються внести до Закону України "Про морські порти" стосовно питання повернення приватним портовим операторам фінансових ресурсів, що вони інвестують у розвиток портової інфраструктури та джерел компенсації цих коштів.

Подальші комплексні теоретичні та практичні дослідження напрямів вдосконалення процесів перебудови морської галузі полягають у впровадженні найкращих світових досягнень у цій сфері та використання кращого вітчизняного досвіду розвитку морської інфраструктури в контексті інвестиційної політик держави як головного агента розвитку портової інфраструктури та морських перевезень у цілому.

Seaports of any country play an important role in economic development and trade turnover in international trade. The state investment policy of the development of the sea ports of Ukraine should

ensure the updating of their material and technical base and the growth of volumes of goods turnover, which in turn leads to an increase in revenues to the budgets of all levels.

The purpose of the article is to analyze the investment state policy of development of sea ports of Ukraine and ways to increase their investment attractiveness.

The article analyzes the investment state policy of development of ports of Ukraine. The basic plans of capital investments in the seaports that are part of the State Enterprise "Administration of Seaports of Ukraine" are determined, as well as the volume of dredging works carried out by the state enterprise is investigated. The analysis of volumes of capital investments of enterprises of types of economic activity, "Transport, warehousing, postal and courier activities" and "Telecommunications (telecommunication)", which includes water transport in general and shipping shipping, in particular, indicates insignificant amounts of funds, which is invested in the maritime port infrastructure. Therefore, the necessity of introducing maritime reform with the involvement of private investment is justified. The main investment projects implemented by private investors in the near future and those that are continuing are investigated. The changes proposed to be introduced into the Law of Ukraine "On Seaports" regarding the issue of returning financial resources to private port operators that they invest in the development of the port infrastructure and sources of compensation of these funds are considered.

Further comprehensive theoretical and practical studies of improvement of the maritime restructuring processes are the implementation of the best world achievements in this area and the use of best domestic experience in the development of maritime infrastructure in the context of investment policies of the state, as the main agent of port infrastructure development and maritime transport in general.

Ключові слова: інвестиції, морські порти, інфраструктура порту, приватні оператори, державна політика, державне підприємство.

Key words: investments, seaports, port infrastructure, private operators, state policy, state-owned enterprise.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Україна має суттєву перевагу в розвитку та участі в міжнародних транспортних коридорах — вихід до моря. Крім розвитку транспортної інфраструктури, цей факт дозволяє застрахуватися від проблем із поставками широкої групи товарів, включаючи такі стратегічні позиції, як енергоресурси. Також наявність морських портів забезпечує значні обсяги експортних та імпорتنих операцій, зокрема зерна та продукції металургійної галузі, що виробляються найбільш експортно-орієнтованими галузями нашої країни.

Державна політика розвитку морських портів має сприяти розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи та створення умов і механізмів для залучення інвестицій.

Державна інвестиційна політика розвитку морських портів повинна орієнтуватися на побудову прозорої системи державно-приватного партнерства, що забезпечить приватному капіталу можливість інвестування коштів розширення потужностей та їх модернізацію.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питанню розвитку морських портів України, зокрема, в контексті інвестиційної політики приділена увага багатьох вчених-науковців. Зокрема Л.В. Валуєва досліджувала перспективи реалізації основних принципів діяльності морських портів України та формування системи управління морським торговельним портом [1; 2].

І.М. Ненно проаналізувала горизонти, структуру та інструменти стратегії управління морськими торговельними портами [3]. Д.В. Зятіна аналізувала заходи стимулювання інвестицій в морські порти України [4]. Державні механізми детінізації національної економіки, зокрема, портової інфраструктури, їх дієвість та ефективність розглянуто в наукових працях Гришової І.Ю. та Дяченко О.П. [5—6] та інших.

Питання забезпечення економічної стійкості морської портової інфраструктури обумовлена складністю управління інвестиційними програмами, а також слабким ресурсним забезпеченням портів України. В умовах глобалізації світової торгівлі та поширення морських перевезень, як одних з найбільш економічно доцільних, виникає гостра необхідність залучення інвестиційних ресурсів для розвитку морських портів.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Основною метою даного дослідження є аналіз інвестиційної державної політики розвитку морських портів України та шляхи підвищення їх інвестиційної привабливості.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Портова галузь забезпечує 40 % міжнародної торгівлі держави і є одним із найвагоміших чинників росту української економіки. За обсягами товарообігу портова галузь України займає друге місце в Чорноморсько-Азовському регіоні. Тому важливим напрямом розвитку морського транспортної інфраструктури є по-

Таблиця 1. Капітальні інвестиції підприємств видів економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" та "Телекомунікації (електрозв'язок)", млн грн

Види діяльності	Роки					2017 р. до 2013 р., %
	2013	2014	2015	2016	2017	
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	18833,3	15498,2	18704	25107,8	37943,5	201,5
Наземний та трубопровідний транспорт	4601,4	3916,2	8120,1	15931,1	22245,7	483,5
Вантажний залізничний транспорт	*	*	*	7055,2	11312	-
Інший пасажирський наземний транспорт	1281,5	1045,2	1509,8	2432,5	4072,9	317,8
Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	1448,7	1470,5	3378,8	3587,7	4428,6	305,7
Трубопровідний транспорт	932,6	577,7	1574,4	2855,7	2432,2	260,8
Водний транспорт	132,6	204,8	302,5	233,9	253,7	191,3
Вантажний морський транспорт	83,9	100,3	33,9	48,4	*	-
Пасажирський річковий транспорт	*	*	*	0,8	*	-
Вантажний річковий транспорт	44,5	*	268,3	184,7	222,8	500,7
Авіаційний транспорт	540,5	410,2	647,8	616,1	1302,5	241,0
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	13347,3	10837	9529,5	8126,3	13757,7	103,1
Поштова та кур'єрська діяльність	211,5	130	104,2	200,4	383,9	181,5
Телекомунікації (електрозв'язок)	6886,4	5664	19536,4	10705,4	12776,8	185,5

* Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації
Джерело: розраховано за даними джерела [9].

дальша інтеграція транспортного комплексу України в міжнародну мережу.

Якщо протягом 2016—2017 років інвестиції в основний капітал у всіх сферах економіки зростали, то в 2018 році їх кількість зменшилася майже в 2 рази. Така ситуація не дозволяє суттєво змінити основні сектори економіки. Також чотири роки поспіль прямі іноземні інвестиції в Україні займають доволі низький відсоток — близько 2% ВВП, що є надто незначним показником.

Головним підприємством, що проводить державну політику з управління морською транспортною інфраструктурою виступає Державне підприємство "Адміністрація морських портів України" (далі — АМПУ) з філіями в кожному морському порту-адміністраціями морських портів, філією "Дельта-лоцман" та Морською пошуково-рятувальною службою, яке створене з метою управління державним майном у морських портах країни і його ефективного використання, створення механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку і стабільної роботи бізнесу, а також підтримка паспортних глибин акваторій портів, забезпечення безпеки мореплавства та ін. [7].

Основними завданнями підприємства є такі:

— утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого йому в господарське ведення, в тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури;

— забезпечення всім суб'єктам (державної, приватної та іншої форми) рівноправного доступу до стратегі-

чних об'єктів портової інфраструктури, які створюють основу майна адміністрації та її філій в кожному морському порту;

— надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;

— організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, в тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

— організація та забезпечення безпеки мореплавства;

— збір і облік даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;

— організація розробки та виконання плану розвитку морського порту, підготовка пропозицій щодо його вдосконалення;

— організація та координація аварійно-рятувальних робіт;

— організація робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;

— забезпечення дотримання

законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

— забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;

— надання допомоги постраждалим;

— визначення районів обов'язкового використання буксирів;

— стягування і цільове використання портових зборів;

— координація своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійних лих, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що вимагають взаємодії;

— забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту [7].

Основними проблемами ефективного функціонування інвестиційної державної політики розвитку морської інфраструктури є такі: висока бюрократизація погодження проектів, корупція та брак фінансування. Ці фактори гальмують розвиток державно-приватного партнерства, адже причали для швартування належать АМПУ, а вантажні термінали, найчастіше — приватним компаніям. Також негативним фактором, що негативно впливає на розвиток морських перевезень є високі портові збори, що значною мірою визначають конкурен-

тоспроможність товарів українського експорту і частково при переміщенні транзитних вантажів. На сьогодні українські порти вважають чи не найдорожчими в чорноморському басейні. Компанії воліють вести свої вантажі до більш дешевих портів Болгарії, Румунії чи Росії.

Як зазначає Мартин Хорселінг, "багато країн у всьому світі, на території яких розташовані порти, вже провели реформи в портовому секторі, наприклад, систему реструктуризацію системи управління та відміну державного контролю портів, а також впровадження державно-приватного партнерства" [8, с. 18].

Основна проблема державних портів — брак інвестицій. З 1 січня 2018 року з 75% до 50% було знижено норму відрахування чистого прибутку портів у держбюджет, тобто вони зможуть більше коштів направляти на розвиток та оновлення інфраструктури. В АМПУ запланували на 2018 рік виділити на капітальні інвестиції у розмірі 4,3 млрд грн, що істотно більше, ніж раніше. У 2017 році цей показник становив 1,8 млрд грн, а в 2016 році — 650 млн грн, але з урахуванням реальних потреб галузі — це крапля в морі (таблиця 1).

Розглянемо основні плани капітальних інвестицій в головних портах України:

1. Іллічівський порт:

— Складські територіальні потужності в тилу причалів 7, 8, 9, 10, які будуть служити для перевантаження генеральних і навалювальних вантажів, і обслуговувати 1,9 млн тонн вантажів щорічно. Про вартість проекту не повідомляється.

— Четвертий термінал в тилу причалів № 21 і 22. Призначений для тих же видів вантажів, але обробляти буде вже 9,4 млн тонн на рік.

2. Маріупольський порт:

— Північний район порту зі створенням причалів № 41, 42, 43, 44 для перевалки вугілля, зернових і нафтопродуктів загальною потужністю 6 млн тонн на рік.

— Комплекс по перевантаженню масла на причалі № 2. Річна потужність — 1 млн тонн.

— Комплекс з перевантаження контейнерів на причалах № 16, 17 потужністю в 100 тис. TEU.

3. Ізмаїльський порт:

— Частина комплексу зі зберігання та перевалки енергоносіїв. Потужність — 120 тис. тонн скрапленого газу на рік. Вартість проекту — 12,5 млн гривень.

— Комплекс з перевантаження сипучих мінеральних добрив біля причалу № 26.

— Комплекс з перевантаження навалювальних вантажів. Потужність — 2,2 млн тонн.

4. Білгород-Дністровський порт:

— Комплекс з перевантаження зерна на причалах № 1, 2. Потужність — 260 тис. тонн.

— Перевантажувальний комплекс для зернових на причалах № 10, 11. Потужність — 200 тис. тонн.

— Другий вантажний район на причалах № 12, 13. Потужність — 200 тис. тонн, призначення буде визначено інвестором.

5. Херсонський порт:

— Механізований перевантажувальний комплекс у тилу причалу № 3 для перевалки мінеральних добрив. Потужність — 300 тис. тонн.

— Контейнерний комплекс у затоці № 2. Потужність — 22 тис. TEU.

— Комплекс з перевантаження лісу в затоці № 2. Потужність — 170 тис. тонн.

— Комплексу з перевантаження вугілля і коксу в затоці № 2. Потужність — 400 тис. тонн.

6. Бердянський порт:

— Перевантажувальний комплекс для чавуну і металу на причалах № 9 і 10. Потужність — 260 тис. тонн.

— Спеціалізований перевантажувальний комплекс для вугілля і коксу на причалі № 11. Потужність — 600 тис. тонн.

7. Миколаївський порт:

— Універсальний перевантажувальний комплекс на спроектованому причалі № 8 потужністю 1 млн тонн. За попередніми оцінками обійдеться в 169 млн гривень.

— Перевантажувальний комплекс на причалі № 14а потужністю 1 млн тонн.

— Перевантажувальний комплекс на причалі 16 потужністю 1 млн тонн.

— Перевантажувальний комплекс на причалі 17 потужністю 1 млн тонн.

8. Порт "Південний":

— Нові причали № 10 і № 11 з операційною акваторією для обробки навалювальних вантажів. Потужність — 8 млн тонн.

— Причальні споруди в районі причалу № 4. Проектна потужність — 2,5 млн тонн олії і продуктів переробки зернових культур.

— Причали № 33, 33а і комплекс з перевантаження олії. Проектна потужність — 3,3 млн тонн олії та продуктів переробки зернових культур.

— Причали № 12, 12а і комплекс з перевантаження навалювальних вантажів. Потужність — 10 млн тонн.

— Причал № 25 та комплекс з перевантаження зернових культур і контейнерів проектною потужністю 4 млн тонн / 120 тис. TEU.

— Причали № 27, 27б потужністю 2,5 млн тонн.

— Нові причали і спеціалізований перевантажувальний комплекс для зрідженого природного газу. Проектна потужність — 10 млн тонн.

— Причали № 25а, 25б та перевантажувального комплексу зернових культур. Потужність — 11 млн тонн.

9. Одеський порт:

— Розвиток території судноверфі "Україна" для перевантаження контейнерів, рослинних олій і т.п. Потужність — 650 тис. TEU + 2 млн тонн масла. Вартість проекту — 1,2 млрд грн.

— Розвиток перевантажувальних потужностей на території нафторайону. Потужність — 24 млн тонн. Вартість проекту — 200 млн грн.

— Розвиток пасажирського комплексу. Потужність — 1 млн пасажирів. Вартість проекту — 120 млн грн.

Велике значення для підвищення вантажообігу мають роботи з днопоглиблення. Від поглиблення дна залежить максимальна вага судна, яке може прийняти порт: чим менше глибина, тим менші тоннаж судна і вигода для вантажовідправника і порту. У Маріуполі в 2017 році зменшили прохідну осадку суден до 7,5 м. А вже замулення в Приазовському басейні відбувається особливо активно, тому тут днопоглиблювальні роботи — умова конкурентоспроможності портів. Саме тому обсяг експлуатаційного днопоглиблення, виконаний у 2018 році власним технічним флотом філії "Дель-

та-лоцман" ДП "АМПУ", склав 1,341 млн куб. м, що майже удвічі перевищує аналогічний показник за попередній рік. Понад третину цього обсягу — 497,3 тис. куб. м — складають результати роботи землесосу "Меотида" у Маріупольському та Бердянському портах Азовського моря.

Експлуатаційне днопоглиблення флотом філії "Дельта-лоцман" ДП "АМПУ" у минулому році також виконувалось у Ізмаїльському порту, на Херсонському морському і Бузько-Дніпровсько-лиманському каналах, а також на морському підхідному каналі ГСХ р. Дунай — Чорне море [7].

Досліджуючи інвестиційні проекти, що впроваджуватимуться в портах України, можна стверджувати, що 2018 рік може стати рекордним в історії України за обсягом введених в експлуатацію термінальних зернових потужностей — 14 млн тонн і ємностей для одноразового зберігання на 916 тис. тонн.

Так, найбільший інвестиційний проект не тільки в морській галузі, але і в Україні, сьогодні реалізує компанія "М. В. Карго" за допомогою Адміністрації морських портів України в порту "Південний". Компанія буде новий зерновий термінал потужністю 5 млн тонн на рік з ємностями для одноразового зберігання 290 тис. тонн зернових.

Підтримку їй надає американська компанія Cargill, яка в подальшому викупить частку в побудованому об'єкті і стане оператором і ключовим клієнтом терміналу. Кредитне фінансування закупівель та будівництва здійснюють ЄБРР і Міжнародна фінансова корпорація.

Компанія "М. В. Карго" також веде будівництво нового причалу №25 довжиною 436 м з глибиною 16 м, який зможе приймати судна класу Post-Panamax девейтом понад 100 тис. тонн.

Днопоглиблювальні роботи в акваторії порту "Южний" веде Адміністрація морських портів України.

Вартість всього проекту, включаючи днопоглиблення, — \$150 млн. Він реалізується за графіком — роботи ведуться цілодобово, вже виконано більше половини обсягу робіт. Завершення будівництва заплановано на перше півріччя 2018 року.

Продовжить свій поетапний розвиток в порту "Південний" і найбільший в країні зерновий термінал "ТІС-Зерно". Термінал сьогодні є лідером в країні за обсягами перевалки. У 2016—2017 МР він перевалив 5,8 млн тонн зернових. Рекорд місячної навантаження було встановлено в серпні 2017 року — 800 тис. тонн.

Поточного року там планують побудувати додаткові ємності для зернових на 75 тис. тонн одноразового зберігання. В цілому пропускна спроможність терміналу зросте ще на 1 млн тонн. У подальших планах компанії будівництво нового причалу для прийому кейпсайз, розширення залізничних потужностей і доведення річний пропускної спроможності до 15 млн тонн.

В Одеському морському порту компанія "Бруклін-Київ" спільно з АМПУ реалізує великий проект нового зернового терміналу потужністю 4,5 млн тонн. Будівництво йде з 2012 року і мало завершитися в 2016 році. Але АМПУ, яка повинна була побудувати новий причал 1-з, призначений для роботи зернового терміналу, не вклася в намічені терміни. Інвестору довелося орга-

нізувати перевалку зерна через причал розташованого по сусідству контейнерного терміналу. Однак сьогодні в учасників проекту є впевненість, що в 2018 році причал довжиною 340 м буде зданий в експлуатацію, а компанія "Бруклін Київ" додасть до своїх ємностей для зберігання зернових ще 12 силосів місткістю 72 тис. тонн. Це дозволить компанії нормалізувати свою роботу і наростити потужність терміналу як мінімум на 1 млн тонн на рік.

У тому ж Одеському порту компанія "Олімпекс Купе" буде четверту чергу свого терміналу. Її потужність — орієнтовно близько 1 млн тонн на рік. Вже закуплена і до кінця нинішнього року має запрацювати нова потужна суднонавантажувальна машина з новітньою системою пилоподавлення. Вона зможе працювати як в експортному, так і в імпортному варіанті, наприклад приймаючи зерно з річкового тоннажу. У лютому 2018 року планується завершення будівництва 12 силосів ємністю 60 тис. тонн одноразового зберігання.

У Миколаєві реконструюється Миколаївський комбінат хлібопродуктів, придбаний групою компаній OREXIM. Старі складські ємності на 62 тис. тонн переобладнуються, за рахунок нових силосів, що є більш потужними і призначені для одночасного зберігання зерна до 120 тис. тонн, а для шроту, макухи — до 30 тис. тонн. На причал Миколаївського морського порту, де працює стивідорна компанія групи OREXIM, буде введена галерея, і вже влітку 2018 роки там планується запуск зернового терміналу потужністю 2 млн тонн на рік.

У морському порту "Чорноморськ" компанія "Трансгрейнттермінал" у 2018 році планує завершити будівництво першої черги свого терміналу. Зокрема будуть здані силоси на 75 тис. тонн одноразового зберігання. Потужність першої черги за грубими підрахунками — 1,5 млн тонн на рік.

В акваторії порту "Октябрськ" буде зерновий термінал компанія "Євронешторг". До кінця нинішнього року вона планує запускати побудований за власний рахунок підхідний канал і морський причал довжиною 280 м з глибинами "на виріст" у 12,5 м (глибини БДЛК поки 10,3 м), а на початку наступного року — першу чергу терміналу зі складськими ємностями на 90 тис. тонн одноразового зберігання. Орієнтовна потужність першої черги терміналу — 1 млн тонн. У цілому ж проект передбачає наростити потужності до 4 млн тонн на рік з ємностями одноразового зберігання в 190 тис. тонн.

Нарешті, компанія "Новотех-Термінал" повинна добудувати свій зерновий комплекс в Одеському порту, довівши його до проектною потужності 3 млн тонн зерна в рік.

Плани розвитку всіх портів України містять детальний опис заходів їх реформування, з яких виділяють 5 основних напрямів: днопоглиблення, розвиток інфраструктури морських терміналів, розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури, а також інвестиції у інші напрямки.

У разі реалізації цих інвестиційних проектів держава розраховує на участь приватного капіталу і готова розглядати різні сценарії участі приватних інвестицій. Якщо буде реалізована хоча б частина з цих задумів, це

позитивно вплине на динаміку зростання перевалки вантажів і значно спростить експортні та імпорتنі операції для національних товаровиробників.

Важливим фактором інвестиційної політики держави виступають питання повернення приватним портовим операторам фінансових ресурсів, що вони інвестують в розвиток портової інфраструктури та джерел компенсації даних коштів. У ч. 3 ст. 27 Закону України "Про морські порти" зазначено, що джерелами компенсації інвестицій в об'єкти портової інфраструктури можуть виступати портові збори та інші джерела компенсацій, не заборонених законодавством [10]. Доречним є редагування даної частини закону в контексті можливості звільнення приватних портових операторів, які інвестували кошти в розвиток інфраструктури порту, від сплати певної частини (залежить від обсягу вкладених коштів) портових зборів. Такі умови мають бути записані в інвестиційних угодах, що укладають приватні оператори та АМПУ.

З метою спрощення механізмів залучення інвестицій доречним є спрощення системи митних процедур та гнучка система митних зборів.

ВИСНОВКИ

Морські порти будь-якої країни, що має вихід до моря або океану є постійними і надійними джерелами доходів у транспортній галузі, що в свою чергу забезпечують наповнення бюджетів всіх рівнів. Також морські перевезення є фактором економічної стабільності та безпеки для краї, що мають обмежені сухопутні транспортні потоки. Саме тому інвестиції в портову інфраструктуру, що забезпечують значні обсяги морських перевезень, є дієвим фактором проведення структурної перебудови економіки. Важливими завданнями державного регулювання морської транспортної галузі є поліпшення інвестиційного клімату, активізація інвестиційної активності, нагромадження інвестиційних ресурсів.

Подальші комплексні теоретичні та практичні дослідження напрямів вдосконалення процесів перебудови морської галузі полягають у впровадженні найкращих світових досягнень у цій сфері та використання кращого вітчизняного досвіду розвитку морської інфраструктури в контексті інвестиційної політик держави, як головного агента розвитку портової інфраструктури та морських перевезень в цілому.

Література:

1. Валуєва Л.В. Перспективи реалізації основних принципів діяльності морських портів України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. 2014. Вип. 4. Том 2. С. 22—28.
2. Валуєва Л.В. Щодо питання формування системи управління морським торговельним портом. Правова держава. 2015. № 19. С. 160—163.
3. Ненно І.М. Стратегія управління морськими торговельними портами: горизонт, структура, інструменти. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2015. Вип. 2 (30). Том 14. С. 68—78.
4. Зятіна Д.В. Заходи стимулювання інвестицій в морські порти України. Актуальні проблеми держави і права. 2013. Вип. 67. С. 348—354.

5. Kopylenko O., Gryshova I., Diachenko O. (2018). Leading institutional mechanism of the state regulation and the shadow economy. In: Strielkowski, W. (ed.). Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018), Advances in Social Science, Education and Humanities Research, vol. 217, pp. 60—68. doi: 10.2991/icseal-18.2018.10

6. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Дієвість механізмів державного управління у сфері протидії тіншовій економіці в Україні. Право та державне управління. 2016. № 3. С. 183—190.

7. Офіційний сайт Державного підприємства "Адміністрація морських портів України". URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2019).

8. Хорселинг М. Закон о портах: возможности и риски. Порты Украины. 2012. №6. С. 18—19.

9. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 23.04.2019).

10. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. Голос України. 2012. 13 черв.

References:

1. Valuieva, L.V. (2014), "Prospects for realization of the basic principles of the activity of sea ports of Ukraine", *Naukovyj visnyk Kherson's'koho derzhavnoho universytetu. Seriya: Yurydychni nauky*, vol. 4, no. 2, pp. 22—28.
 2. Valuieva, L.V. (2015), "Concerning the formation of a management system for a maritime trading port", *Pravova derzhava*, vol. 19, pp. 160—163.
 3. Nienn, o I.M. (2015), "The strategy of management of sea trading ports: the horizon, structure, tools", *Rynkova ekonomika: suchasna teoriia i praktyka upravlinnia*, vol. 2 (30), no. 14, pp. 68—78.
 4. Ziatina, D.V. (2013), "Measures to stimulate investment in the seaports of Ukraine", *Aktual'ni problemy derzhavy i prava*, vol. 67, pp. 348—354.
 5. Kopylenko, O. Gryshova, I. and Diachenko, O. (2018), "Leading institutional mechanism of the state regulation and the shadow economy", *Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018), Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, vol. 217, pp. 60—68. doi: 10.2991/icseal-18.2018.10
 6. Hryshova, I.Yu. and Diachenko, O.P. (2016), "Effectiveness of the mechanisms of public administration in the sphere of counteraction to the shadow economy in Ukraine", *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, vol. 3, pp. 183—190.
 7. Ukrainian Sea Ports Authority (2019), available at: <http://www.uspa.gov.ua/> (Accessed 20 May 2019).
 8. Khorselynh, M. (2012), "Ports Act: opportunities and risks", *Porty Ukrayny*, vol. 6, pp. 18—19.
 9. State Statistics Service of Ukraine (2019), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 20 May 2019).
 10. Verkhovna Rada of Ukraine (2012), *The Law of Ukraine "About the sea ports of Ukraine"*, *Holos Ukrainy*, vol. 13.06.
- Стаття надійшла до редакції 26.05.2019 р.*