

УДК 338.246.2

А.Г. Дем'янченко

**МЕХАНІЗМ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕСІЙНОЇ ПЛАТИ  
ЗА ПРОЕКТАМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА  
В МОРСЬКИХ ПОРТАХ**

*В статті розглянуто проблему визначення плати за надання об'єктів портової інфраструктури в концесію. Встановлено пріоритетні фактори, що впливають на її розмір. Запропоновано методика формування концесійного платежу на основі виділення його постійної (орендна плата за землю) та змінної частини (враховує вплив терміну концесії, обсягу капіталовкладень, інвестиційної привабливості порту).*

**Ключові слова:** концесійний платіж, методика, морський порт.

*В статье рассмотрена проблема определения платы за предоставление объектов портовой инфраструктуры в концессию. Установлены приоритетные факторы, влияющие на ее размер. Предложена методика формирования концессионного платежа на основе выделения его постоянной (арендная плата за землю) и переменной части (учитывает влияние срока концессии, объема капиталовложений, инвестиционной привлекательности порта).*

**Ключевые слова:** концессионный платеж, методика, морской порт.

*Article is devoted to the topic of formation method of calculation of concession fees for projects of public-private partnership in seaports. Analysis of the regulatory framework of the concession mechanism in Ukraine has shown its ineffectiveness for the port industry, and the study of works by national and foreign authors possible to identify ways of improving the methodology for formation of*

© Дем'янченко А.Г., 2014

*concession fees. The article also analyzes the influence factors on the size of the concession fee: period and type of concession, the quality of land (size of land, soil conditions, remote areas, communication and infrastructure), the volume of investments, investment attractiveness of the port, cargo turnover, and level of depreciation of capital assets. Based on this study, the author proposed an integrated approach to the formation of concession fee, which includes two components – a scheme for constructing concession fee and the procedure for its review and correction. When forming the concession fee should be considered international best practice, the essence of which is its division into two parts – a fixed (land rent, which is paid to all investors, regardless of the type of concession) and a variable that takes into account the average level of dividends, planned turnover and a correction index (embodies the influence of important factors concession fee).*

*Application of the proposed approach will: consider the impact on the size of the board of the concession period, the volume of investments, investment attractiveness and potential development of the port; to establish a minimum level of concession fee based on the average level of dividend paid on the share of the state, and the NBU discount rate as the minimum level of investment returns; set a maximum limit of concession fee, given the level of profitability of port assets transferred to the concession, and a target rate of return for themselves which sets the concessionaire; to ensure that the size of the concession payment situation in the port services market through its adjustments depending on market conditions by periodic review every year.*

**Keywords:** concession fee, methodology, seaport.

**Постановка проблеми.** Процес реформування відносин власності в морських портах України вступив в активну фазу. На весну 2014 р. намічаються перші концесійні конкурси, які дозволять запрацювати механізму державно-приватного партнерства для забезпечення модернізації та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної портової галузі. Однак

методичне забезпечення концесії в морських портах дотепер не повністю відпрацьовано, особливо в частині методики формування концесійних платежів.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** Проблема методики нарахування та розмірів концесійних платежів в морських портах почала обговорюватись вітчизняними спеціалістами відносно недавно [1-3], оскільки до прийняття Закону України «Про морські порти України» концесії в портовій діяльності офіційно не існувало, а ті відносини державно-приватного партнерства, які встановлювались між портами та приватними стивідорами, регулювались законодавством про оренду державного майна та про спільну діяльність, де механізм плати та використання портової інфраструктури був іншим. В іноземній науково-практичній літературі питання концесійних платежів розглядається набагато довше, оскільки концесія в морських портах для таких країн, як Нідерланди, Бельгія, Німеччина, Греція, Франція, є нормальною звичайною практикою, яка налічує вже десятки років. Тому праці таких спеціалістів галузі, як Т. Ноттебоом, К. Тейс, А. Пелліс, Р. Ароніетіс [4-7] можуть бути основою для дослідження проблеми формування концесійних платежів в Україні.

**Завдання дослідження.** Дослідження методичного забезпечення концесійного механізму в Україні [8-9], а також іноземного досвіду формування концесійної плати та думки вітчизняних експертів з цього приводу, можна зробити висновок про необхідність розробки методики визначення концесійної плати по проектах державно-приватного партнерства в морській портовій галузі України, яка б втілювала комплексний підхід, що враховуватиме інтереси і потреби держави та приватних інвесторів.

**Основний матеріал дослідження.** До чинників, які об'єктивно впливають на розмір концесійної плати, можна віднести наступні: термін передачі майна в оренду або концесію; тип концесії (реконструкція та експлуатація або будівництво та експлуатація); якість території, на яку укладається договір орен-

ди паралельно із договором концесії чи оренди портових активів; обсяг інвестицій; інвестиційна привабливість порту; вантажобіг; рівень зносу капітальних активів. При чому механізм їх впливу на розмір плати за надання портової інфраструктури в оренду чи концесію неоднозначний.

Термін угоди в багатьох країнах тісно пов'язаний з розміром інвестицій та прямо впливає на концесійну чи орендну плату. Однак при визначенні концесійної плати необхідно зберегти баланс між метою інвестора – стійка угода на великий термін, що дозволить покрити значні капітальні витрати та знизить конкуренцію, та метою держави – отримання конкурентоспроможної галузі, доходів в бюджет в довготривалій перспективі, але з врахуванням забезпечення здорової конкуренції. Внаслідок цього максимальний термін є вигідним для інвестора, тому що сприяє зниженню економічних ризиків, але може не відповідати цілям держави, тому що зменшує ефективність конкурентного механізму та становить перешкоду в разі зміни напрямку державної політики в портовій галузі. Виходячи з дослідження, проведеного К. Тейсом та Т. Ноттебоомом [6], розподіл концесійних угод за терміном дії виглядає наступним чином (рис. 1).

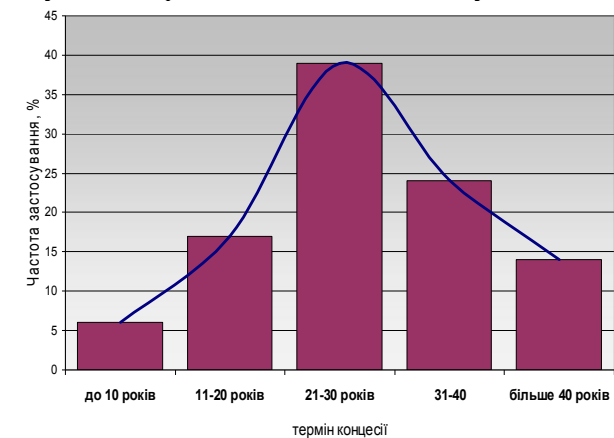


Рис. 1. Розподіл термінів концесійних угод за частотою використання в світових портах [побудовано автором за [6]]

Відповідно до рис. 1 зроблені припущення відповідають дійсності, оскільки більша кількість концесійних угод укладається на середній період від 21 до 30 років, що дозволяє зробити висновок про те, що найбільш привабливими, як для інвестора, так і для державного партнера є саме такі терміни договорів і їх можна прийняти за базові при розрахунку концесійного або орендного платежу.

Тип угоди державно-приватного партнерства також впливатиме на його вартість для інвестора. Найбільш розповсюдженою формою концесії (за типологією Світового банку) є відновлення активів порту, їх експлуатація та подальша передача державі (угоди типу BROT і ROT), менш цікавими для інвестора, оскільки потребують значних капіталовкладень, є схеми «проектів з нуля» – BOT і BOO. Угоди типу BOT – будівництво, експлуатація, передача є більш привабливими для держави, яка по закінченні терміну концесії отримує повноцінний портовий комплекс або об'єкт інфраструктури; схема BOO – будівництво, володіння експлуатація використовується значно менше, оскільки рідко який уряд передасть в повне володіння такий стратегічно важливий об'єкт, як морський порт (рис. 2).

Фактор типу угоди ДПП накладає умови на формат платежу за використання об'єктів портової інфраструктури. Якщо мова йде про оренду та концесії, то в Законі України «Про морські порти України» зазначено, що незалежно від форми договору приватний партнер сплачує внески за оренду земельної ділянки, на якій розташоване орендоване майно, чи майно, що підлягатиме реконструкції, чи на такій, де будуватимуться нові об'єкти портової інфраструктури. З іншого боку, за думкою експертів, що наводилась вище, для угод по відновленню можливе застосування в якості бази концесійного платежу вартість основних активів, що передаються приватному інвестору, а в разі нового будівництва об'єкту інфраструктури – майбутній вантажообіг.

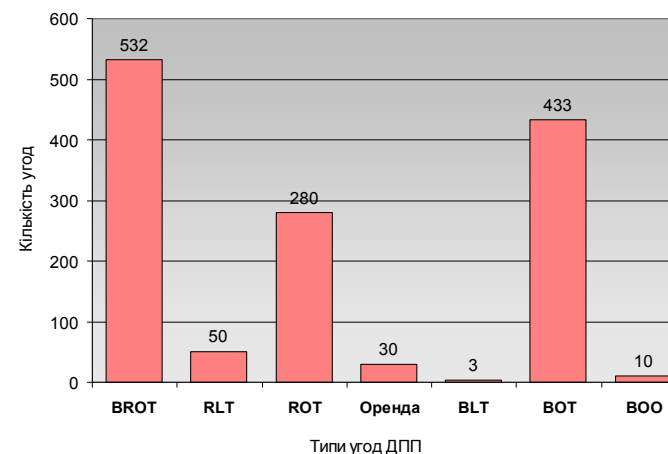


Рис. 2. Кількість контрактів концесії та оренди в портовій галузі з 1990 по 2012 рр.  
[розроблено автором за даними Світового банку]

Разом з тим, приватні інвестори, які не встигли до набуття чинності Закону України «Про морські порти України» встановити право власності на збудовані ними об'єкти портової інфраструктури, повинні сплачувати плату за використання державного майна, а, як вище зазначалось, методика розрахунку платежів за його оренду передбачає договірний спосіб встановлення їх розмірів, але не нижче розрахункового. Питання визначення вартості оренди майнових комплексів та причалів є достатньо актуальним внаслідок того, що в перший час реалізації політики реформування галузі та залучення приватних інвесторів, коли механізм концесії ще не достатньо опрацьований, саме оренда стає одним з дієвих та доступних шляхів державно-приватного партнерства в морських портах. По рішення Фонду державного майна України орендна плата по майну державних морських портів становитиме 15 % його залишкової вартості, яка визначатиметься незалежним експертом, до того, 70 %

орендного платежу йтиме до державного бюджету, а 30 % – балансоутримувачу, тобто Адміністрації морського порту. Однак в морській практиці існує нормативно-правовий документ «Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів в портах України», який регулює розмір плати за використання причалів і територій державних портів при здійсненні навантажувально-розвантажувальних робіт, у відповідності до якого вона розраховується в залежності від обсягу вантажопереробки та стягується з кожної метричної тони вантажу [10]. Якщо розглядати практику взаємодії державного порту та інвесторів, то цікавим є проект вартістю близько 100 млн. дол., який заплановано до реалізації Іллічівським морським торговельним портом стосовно реконструкції трьох причалів, їх переоснащення сучасною перевантажувальною технікою, проведення днопо-глиблювальних робіт [11]. В рамках цього проекту передбачається залучити і приватного оператора-інвестора, який прийме на себе частину ризиків та забезпечить більш ефективне використання портового майна. При чому взаєморозрахунки будуть будуватись на основі плати за використання причалу та територій порту відповідно до Збірника тарифів та відсотка від акордної ставки за обробку вантажів. У вартісному вимірі ця плата натепер становить сумарно до 108,5 грн./тонну, що за умови розрахункової потужності комплексу на рівні 5,5 млн. тонн на рік є дуже великою сумою (майже 600 млн. грн. на рік), що може стати на заваді реалізації проекту взагалі. Внаслідок цього, застосування вказаної методики на основі Збірника тарифів для обчислення плати за використання причалів, на яких здійснює власну діяльність з обробки вантажів приватний інвестор, є не зовсім адекватним для формування орендних внесків, оскільки не враховується розмір капіталовкладень інвестора, якість інфраструктури та повністю перекладається відповідальність і ризики портової діяльності на приватного оператора. Тобто це питання потребує більш глибокого осмислення та перегляду підходу до фінансових взаємин з інвесторами, що повертає дослід-

ження до подальшого розгляду проблеми формування орендної плати за землю в морських портах.

Аналіз практики взаємовідносин між державним портом та приватними інвесторами дозволяє виділити декілька важливих факторів, які можуть впливати на величину орендної ставки на портові території: розмір ділянки, стан ґрунту, віддаленість району, наявність комунікації та інфраструктури. Крім того, варто не тільки враховувати якість територій, але й встановити нормативні значення розмірів орендної плати по кожному морському порту шляхом його диференціації на декілька зон в залежності від кількісно-якісних характеристик. При чому долучити до цієї роботи необхідно спеціалізовані організації (наприклад, Чорноморський науково-дослідний інститут морського транспорту), а відповідальність покласти на філії Адміністрації морських портів, які повинні підготувати обґрунтування розділення портів на зони, оцінити якість територій, розробити шкалу ставок орендної плати та затвердити її в Міністерстві інфраструктури України.

Важливим чинником в умовах розвитку портової галузі України є розмір інвестицій, які може запропонувати приватний партнер, оскільки знос активів морських портів складає від 60 до 80 %, а потрібний обсяг капіталовкладень держава зможе забезпечити не менш ніж за 10-15 років. За повідомленням Уряду, в результаті реформи в морських портах Одеського регіону (Одеса, Южний, Іллічівськ) до них планується залучити до 70 млрд. грн. інвестицій, зокрема в наступні проекти [12]:

– в Одеському порту розширення контейнерного терміналу вартістю 5 млрд.грн., з яких більше 50 % вкладатиме інвестор; спільне будівництво зерно перевантажувального комплексу з компанією «Бруклін-Київ» вартістю 1 млрд. грн., з яких на частку інвестора приходиться 726 млн. грн. та зернового комплексу компанією «Олімпекс Купе Інт.», вартістю 140 млн. грн., які на себе повністю прийняла приватна компанія; розвиток сухого порту, що повністю здійснюється за кошти інвестора в розмірі 670 млн. грн.;

– в порту Южний разом з інвесторами (компанією «Трансінвестсервіс», «Портінвест», «Бориваж», «Дельта Вілмар СНД» та ін.) планується комплексний розвиток територій, що передбачає будівництво нових перевантажувальних комплексів для генеральних, навалочних та наливних вантажів майже на 30 млрд. грн.;

– в Іллічівському порту планується розвивати контейнерні потужності – проект вартістю 1,2 млрд. грн. буде повністю профінансовано за кошти інвесторів, створити термінал із переробки сільськогосподарської продукції, розгорнути роботи по розвитку мультимодального терміналу для обробки автомобілів та генеральних вантажів.

Однак значущим фактором є і частка капіталовкладень, яку готовий прийняти на себе приватний інвестор. Загалом, якщо мова йде про днопоглиблювальні роботи та відновлення гідротехнічних споруд в порту, то майже повністю фінансування буде здійснюватись державним коштом за рахунок портових зборів, що стягуються Адміністрацією морських портів України. В інших випадках пріоритетним є залучення приватного капіталу, як основного джерела фінансування модернізації в портовій галузі, тому кращим для держави буде той проект, де її частка буде найменшою.

Дослідження економічно-виробничих факторів, що можуть впливати на розмір концесійного платежу, дозволило здійснити розрахунок інвестиційної привабливості морських портів України [13]. Врахування цього комплексного показника дозволяє зробити системні висновки про потенціальні можливості кожного порту та регулювати розмір концесійної плати в залежності від того, який порт приймає участь в концесійній угоді. Природно, що ставки будуть вищими в тих портах, які мають високу привабливість для концесіонера, та значно нижчими, в таких портах, як Білгород-Дністровський, Ялтинський, Ізмаїльський, Ренійський.

Враховуючи вищезазначені аспекти концесійної угоди, доцільно було б звести в єдину модель і оптимальні схеми на-

рахування концесійної плати, і чинники, що на неї впливають. У зв'язку з цим пропонується наступний алгоритм розрахунку концесійного платежу за надання приватним інвесторам в користування території порту та об'єктів портової інфраструктури (рис. 3).

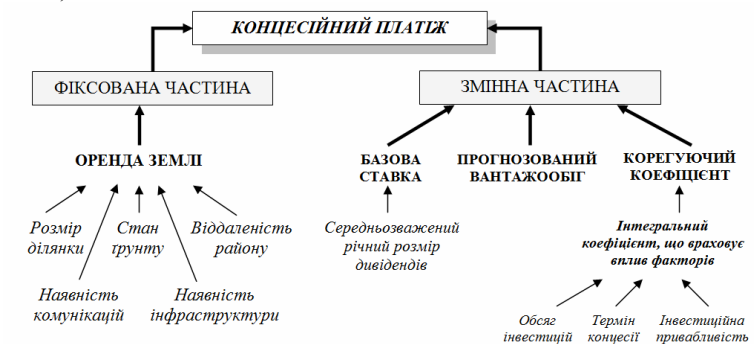


Рис. 3. Схема формування концесійного платежу за надання приватному інвестору державної портової інфраструктури [розроблено автором]

При формуванні концесійного платежу необхідно взяти до уваги кращу міжнародну практику, суть якої складається в його розподілі на дві частини – фіксовану та змінну, однак методику їх розрахунку побудуємо на дещо іншій основі. В якості фіксованої використаємо плату за оренду землі, яку повинні будуть сплачувати всі інвестори, незалежно від виду концесії, а змінну утворимо шляхом розрахунку базової частини, яка буде характеризувати певний рівень необхідної плати за концесію, та її корегування на спеціальний коефіцієнт, що втілюватиме вплив важливих факторів формування концесійного платежу – обсяг інвестицій, термін концесії та інвестиційна привабливість морського порту. Доцільно було б також встановити режим перегляду концесійної плати, оскільки мінливість кон'юнктури світового товарного ринку, діяльність конкурентів приводить до динамічної зміни вантажообігу в морських портах, в тому числі і українських. Подолати протиріччя між фактичною результатив-

ністю діяльності інвесторів в портах і необхідністю сплачувати державі концесійні платежі можна за рахунок періодичного перегляду останніх. При чому в якості постійного періоду платежу оптимальним є один рік, що дозволить активно реагувати на тенденції ринку та зміни ефективності діяльності концесіонера.

Узагальнюючи вищесказане, розрахунок плати за надання державної портової власності в концесію буде складатись із визначення основних та змінних елементів платежу, а саме:

1) концесійний платіж (КП)

$$\begin{cases} КП = П_{\text{фікс}} + П_{\text{змін}}; \\ П_{\text{фікс}} = ОП_3; \\ П_{\text{змін}} = БП * ВО_{\text{пл}} * K_{\kappa}. \end{cases}$$

де  $П_{\text{фікс}}$  – фіксована частина концесійного платежу, грн.;

$П_{\text{змін}}$  – змінна частина концесійного платежу, грн.;

$ОП_3$  – орендна плата за користування землею (встановлюється портом самостійно в залежності від якості територій), грн.;

$БП_{\text{пл}}$  – базова частина змінного складника концесійного платежу, грн.;

$ВО_t$  – вантажообіг морського порту в плановому періоді, грн.;

$K_{\kappa}$  – корегуючий коефіцієнт;

2) базова частина змінної складової концесійного платежу (БП)

$$БП = \frac{\sum_{t=1}^s \frac{D_t}{ВО_t}}{n}$$

де  $D_t$  – розмір дивіденду, що сплачується на державну частку в морському порту в році  $t$ , грн.;

$ВО_t$  – вантажообіг морського порту в році  $t$ , грн.;

$n$  – кількість років обліку середнього розміру дивідендів ( $n = 5$ );

3) корегуючий коефіцієнт ( $K_{\kappa}$ ), що враховує фактори, що впливають на розмір концесійного платежу

$$K_{\kappa} = K_{OI} * K_{TK} * K_{\text{ШМП}},$$

де  $K_{OI}$  – коефіцієнт, що враховує вплив обсягу інвестицій;

$K_{TK}$  – коефіцієнт, що враховує вплив терміну концесії;

$K_{\text{ШМП}}$  – коефіцієнт, що враховує інвестиційну привабливість морського порту для реалізації концесійних проектів.

Необхідність розраховувати базову частину змінної складової концесійного платежу (БП), як середню від дивіденду на державну частку та вантажообігу по роках, викликана потребою усереднити цей показник, що дозволить більш об'єктивно оцінювати ті втрати, які понесе держава від передачі портових активів приватним інвесторам та компенсувати їх в концесійній платі.

При цьому важливим є питання формування шкали розподілу відповідних коефіцієнтів в залежності від характеристик названих факторів – обсягу інвестицій, терміну концесії та інвестиційної привабливості (табл. 1).

Таблиця 1

Шкала розподілу коефіцієнтів по факторах, що впливають на рівень концесійних платежів [розроблено автором]

Обсяг інвестицій		Термін концесії		Інвестиційна привабливість морського порту	
Обсяг фінансування потреби в капіталі, %	начення коефіцієнту $K_{OI}$	Термін концесії, років	Значення коефіцієнту $K_{TK}$	Характеристика інвестиційної привабливості морського порту	Значення коефіцієнту $K_{\text{ШМП}}$
90-100	1	5	1,15	високо-привабливі	1,3
80-89	1,05	7	1,15		
70-79	1,1	10	1,1	достатньо-привабливі	1,2
60-69	1,15	15	1,05		
50-59	1,2	20	1		

40-49	1,2 5	25	1	привабливі	
30-39	1,3	30	1,1	мало привабливі	0,9
20-29	1,3 5	35	1,15		
10-19	1,4	40	1,2	-	-
-	-	49	1,25		

У відповідності до таблиці значення коефіцієнту, що визначає вплив обсягу інвестицій на розмір концесійного платежу, послідовно зростає із зменшенням частки фінансування приватним інвестором об'єкту концесії, що є адекватним у зв'язку із політикою держави, яка спрямована на залучення якомога більшого обсягу приватних інвестицій.

У протиріччя до цього, значення коефіцієнту, що враховує вплив терміну концесії на платіж, помірно знижується до того, як термін концесії не набуде значення 20 років, і залишається рівним одиниці, якщо концесія триває не більше 25 років. Таким чином можна узгодити інтереси держави і приватного інвестора, що вже обговорювалось раніше, і, з одного боку, стимулювати інвестора укладаючи договори на достатньо тривалий термін (20-25 років), який, як показує практика, є найбільш затребуваним в світовій практиці, а з другого – запобігти державі отримати в галузі монополіста, який буде погіршувати конкурентний рівень ринку.

Автором раніше проводилось ранжування державних морських портів за сукупністю факторів в групі привабливості для інвесторів [14]. Відповідно пропонується присвоїти і певні значення коефіцієнту, що враховує вплив інвестиційної привабливості морського порту на розмір концесійного платежу. При цьому, враховуючи те, що держава зацікавлена в реформуванні та підвищенні ефективності діяльності таких портів, як Білгород-Дністровський, Євпаторійський, Скадовський, Ялтинський, доцільно встановити для них понижуючий коефіцієнт, що повинно стати стимулюючим чинником для приватних інвесторів.

Крім значень вказаних коефіцієнтів, важливо також визначити межі суми концесійного платежу:

по-перше, змінна частина концесійного платежу не повинна бути меншою за середньозважений п'ятирічний розмір дивідендів на державну частку в морських портах. При чому до цієї величини необхідно додати також мінімальну норму доходності, яка існує на ринку капіталів, оскільки держава має на меті збільшення доходів в держбюджет, що є складовою програми підвищення конкурентоспроможності портової галузі. За таку мінімальну норму в практиці бізнесу прийнято брати облікову ставку Національного банку України, яка в середньому складає близько 7 % [15];

по-друге, враховуючи зазначене, корегуючий коефіцієнт, який втілює мінімальну прибутковість на державну частку, теж не може бути меншим за 1,07;

по-третє, мають існувати і максимальні межі корегуючого коефіцієнту. Теоретично, максимальне значення коефіцієнту буде дорівнювати добутку максимальних значень коефіцієнтів терміну концесії, обсягу інвестицій та інвестиційної привабливості. За даними табл. 1 це значення становить 2,275. Таким чином, максимально базова ставка змінної частини концесійного платежу може збільшуватись майже в 2,3 рази, що може абсолютно не відповідати реальній ситуації з прибутковістю концесіонера. Тому, для балансу інтересів і держави, і інвестора пропонується для визначення максимального рівня корегуючого коефіцієнту використовувати різницю між рентабельністю діяльності концесіонера та його нормою прибутковості. В якості останнього показника можна взяти плату за кредит Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), який найактивніше фінансує подібні проекти, як в Європі, так і в Україні та вважається одним з дешевих джерел позикового фінансування. При цьому вартість кредиту ЄБРР для вітчизняного позичальника складається з декількох елементів: відсоткова ставка LIBOR (Лондонська міжбанківська депозитна ставка по депозитах в доларах США) до якої необхідно додати 8 %, одноразові комісійні НБУ

та комерційного банку в розмірі до 3 % від основної суми кредиту, вартість страхування невибраної частини кредиту в розмірі 0,5 %, вартість дострокового погашення кредиту в сумі LIBOR + 3,5 % від обсягу кредиту, що погашається достроково [16].

В результаті, можна сформулювати обмеження для запропонованої моделі розрахунку концесійного платежу

$$\left\{ \begin{array}{l} P_{\text{зми}} \geq \frac{\sum_{i=1}^n D_i}{n} * K_k ; \\ K_k \leq 1 + \frac{R - \%_{\text{CBPP}}}{100} ; \\ K_k \geq 1,07 , \end{array} \right.$$

де  $R$  – рентабельність діяльності концесіонера, %;

$\%_{\text{CBPP}}$  – плата за кредит, наданий Європейським банком реконструкції та розвитку, %.

Також може скластись ситуація, коли за п'ятирічний минулий період порт не був прибутковим і середньозважений річний розмір дивідендів буде зводитись до нуля. Тоді варто звернути увагу на мінімальну доходність і не віддавати портові активи тільки за вартість орендної плати за землю.

Однак, у відповідності до даних табл. 1 є можливими такі ситуації, коли корегуючий коефіцієнт буде навіть меншим за одиницю. Внаслідок цього постає проблема відбору комбінацій коефіцієнтів, що враховують вплив факторів на розмір концесійного платежу для того, щоб знайти оптимальні для держави та приватного партнера комплекси умов концесійного договору, що відбиватимуть і термін концесії, і обсяг інвестицій, і стан та перспективи розвитку порту.

Для цього варто сформулювати матрицю комплектів умов концесії, в першу чергу, в залежності від інвестиційної привабливості морського порту та потенціалу його розвитку, оскільки цей фактор має в своєму складі понижувальне значення в 0,9 для малопривабливих підприємств, що суттєво погіршує розмір корегуючого коефіцієнту зокрема, та концесійного платежу загалом.

лом. При цьому кількість комплектів умов буде досить великою, однак, якщо застосувати цей підхід для визначення концесійної плати за об'єкти інфраструктури конкретного порту, то матриця значень буде значно меншою, оскільки можливо буде більш чітко визначити максимальний поріг корегуючого коефіцієнту та розмір змінної частини концесійного платежу.

**Висновки.** Таким чином, дослідження іноземних та вітчизняних методик визначення плати за надання державних портових активів в користування приватним інвесторам (як оренди, так і концесії), аналіз пропозиції українських спеціалістів щодо вдосконалення загальноприйнятої методики розрахунку концесійного платежу, дозволили розробити комплексний підхід до формування плати за концесію, який включає дві складові – схему будови концесійного платежу та порядок його перегляду і корегування. Застосування запропонованого підходу дозволить: врахувати вплив на розмір цієї плати таких важливих факторів концесійної угоди, як термін концесії, обсяг інвестицій, інвестиційна привабливість та потенціал розвитку порту; встановити мінімальний рівень концесійного платежу на базі середнього рівня дивідендів, що приходяться на державну частку, та облікової ставки НБУ, як мінімального рівня доходності інвестицій; встановити максимальну межу концесійного платежу, враховуючи рівень рентабельності портових активів, що передаються концесію, та цільову норму прибутковості, яку для себе встановлює концесіонер; забезпечити відповідність розміру концесійного платежу ситуації на ринку портових послуг, тобто його корегування в залежності від кон'юнктури ринку шляхом періодичного перегляду раз на рік.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ницевич А. Процедура определения концессионных платежей должна совершенствоваться / А. Ницевич // Центр транспортных стратегий, 09.10.2012. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/opinions/48203>



2. Лосевская А. Компенсация частных инвестиций в стратегические портовые объекты / А. Лосевская // Порты Украины. – 2013. – № 02 (124). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3189>
3. Лосевська О. Концесія в українських портах у світлі Закону України «Про морські порти» / О. Лосевська, В. Лебедев // Юридична газета. – 2012. – № 48. – С. 31-33.
4. Aronietis R. Concessioning in seaports: changing practices, changing market power? [Електронний документ] / R. Aronietis, F. Monteiro, T. Vanelslander, E. Van De Voorde // Department of Transport and Regional Economics - University of Antwerp, 2010. – Режим доступу: <http://www.vliz.be/imisdocs/publications/218323.pdf>
5. Pallis A.A. Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry [Електронний ресурс] / A.A. Pallis, T.E. Notteboom, P.W. De Langen // Maritime Economics & Logistics. – 2008. – № 10. – P.209-228. – Режим доступу: <http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v10/n3/full/mel20081a.html>
6. Theys C. Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices [Електронний документ] / C. Theys, T. Notteboom // Journal of International Logistics and Trade. – 2010. – № 8 (1). – P.13-40. – Режим доступу: [http://www.porteconomics.eu/component/docman/doc\\_download/363-2010jilttheys-a-Notteboom.html](http://www.porteconomics.eu/component/docman/doc_download/363-2010jilttheys-a-Notteboom.html)
7. Notteboom T. Concession Agreements as Port Governance Tools [Електронний документ] / T. Notteboom // Research in Transportation Economics, 2006. – Vol. 17. – P. 437-455. – Режим доступу: [http://www.researchgate.net/publication/23525925\\_Chapter\\_19\\_Concession\\_Agreements\\_as\\_Port\\_Governance\\_Tools](http://www.researchgate.net/publication/23525925_Chapter_19_Concession_Agreements_as_Port_Governance_Tools)

8. Методика розрахунку орендної плати за державне майно та пропозиції її розподілу // Постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 1995 р. № 786. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/786-95-%D0%BF>
9. Методика розрахунку концесійних платежів // Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000 р. № 639. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF>
10. Про затвердження Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України [Електронний документ] // Наказ Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 № 392 зі змінами та доповненнями. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0476-95/page>
11. Інвестиційний проект «Реконструкція та розвиток перевантажувального комплексу / Іллічівського морського торговельного порту з причалами № 7, 8, 9» [Електронний ресурс] / Заплановані проекти // Офіційний сайт ДП «Іллічівський морський торговельний порт. – Режим доступу: <http://www.ilport.com.ua/page/planned-projects/>
12. У портах Одеси, Іллічівська і Южному планують реалізувати інвестпроекти майже на 70 млрд. грн. [Електронний ресурс] // Прес-служба Міністерства інфраструктури України, 28 листопада 2013 р. – Режим доступу: [http://www.kmi.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=246800585&cat\\_id=244277212](http://www.kmi.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246800585&cat_id=244277212)
13. Демьянченко А.Г. Методика рейтингової оцінки інвестиційної привлекательності державних морських портів України / А.Г. Демьянченко // Економіка та держава. – 2013. – № 11. – С. 11-15.

14. Демьянченко А.Г. Анализ привлекательности морских портов Украины для реализации проектов государственно-частного партнерства /А.Г. Демьянченко // Механізм регулювання економіки. – 2013. – № 3. – 80-91.
15. Облікова ставка Національного банку України [Електронний ресурс] // Офіційна інформація Національного банку України. – Режим доступу: [http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=53647](http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=53647)
16. Общие параметры кредитных линий ЕБРР, МБРР [Электронный ресурс] // Консалтинговая компания «Альпина Консалт». – Режим доступа: <http://alpina.kiev.ua/parameters-credit-lines/>

Стаття надійшла до редакції 07.02.2014

**Рецензенти:**

доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри менеджменту та підприємництва на морському транспорті Азовського морського інституту Одеської національної морської академії **М.В. Макаренко**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія та кібернетика» Одеського національного морського університету **Г.С. Махуренко**