

УДК 656.07

Г.С. Махуренко

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ

Экономическое регулирование деятельности портов направлено на обеспечение эффективного и конкурентоспособного функционирования порта в контексте ограничения или ослабления конкуренции. Экономическое регулирование, как правило, включает вмешательство в функционирование рынка в отношении установления или контроля тарифов, доходов или прибылей; контроля входа или выхода с рынка; и наблюдения за тем, чтобы справедливое и конкурентное поведение и практика поддерживалась в рамках сектора.

Ключевые слова: экономическое регулирование, морской порт, конкурентоспособность порта.

Економічне регулювання діяльності портів спрямоване на забезпечення ефективного та конкурентоспроможного функціонування порту в контексті обмеження або ослаблення конкуренції. Економічне регулювання, як правило, включає втручання у функціонування ринку відносно встановлення або контролю тарифів, доходів або прибутків; контролю входу або виходу з ринку; і спостереження за тим, щоб справедливе та конкурентна поведінка і практика підтримувалася в рамках сектора

Ключові слова: економічне регулювання, морський порт, конкурентоспроможність порту.

Economic regulation of port activities is aimed at ensuring the efficient and competitive functioning of a port in the context of limitation or lessening of competition. Economic regulation typically involves intervention in the functioning of the market in setting or controlling tariffs, revenues or profits; controlling entry or exit from the market; and monitoring to ensure that fair and competitive behavior and practices are maintained within the sector.

© Махуренко Г.С., 2016

The extent of regulation depends on the extent of existing competition. The factors that characterize the extent of competition within the port sector include: transportation options – the competitiveness of the port in relation to total system costs and availability; operational performance – competitiveness of each port in terms of performance and level of services for cargo handling; a comparison of the tariff – competitiveness of each port in relation to port charges; financial performance – competitiveness of each port in relation to their overall profitability.

The port sector reformers have two General strategies to choose in order to increase the competitiveness of the port sector, including structural and regulatory means. Structural tools include the introduction of new berths/terminals. the division of the existing port terminals. Regulatory remedies include tariff setting, tariff setting and the rate of return.

Responsible for the operation of the port and the competitiveness regulation needs to be formally separated. Due to the risk of potential conflict of interests between two forms of regulation they should be separated by providing these functions to two different sides (port and government). The design of the regulatory system of the port, consistent with the involvement of the private sector can be analyzed at several stages.

Keywords: economic regulation, the seaport, the competitiveness of the port.

Постановка проблеми. При глобализации мировой экономики, конкурентоспособность национальной экономики все более связана с ее способностью эффективно и экономично транспортировать сырье, полуфабрикаты и конечные продукты. Чрезмерные портовые расходы и задержки могут побуждать инвесторов размещать новые средства производства в других странах или регионах. Во многих странах высокие портовые издержки оказывают экономическое воздействие, подобное обобщенному налогу на импорт, повышая стоимость всех импортных товаров.

Вместе с тем имеют место другие общественные интересы, касающиеся технических, социальных аспектов и аспектов окружающей среды в работе порта. Эти вопросы включают:

Технический контроль работы порта и услуг, таких как навигация и безопасность (например, лицензирования лоцманских услуг, причальные правила, аварийные планы и т.д.);

Контроль за окружающей средой при размещении продуктов драгирования; сбросов опасных материалов и жидкостей, используемых при работе порта и техническом поддержании; планирование непредвиденных обстоятельств при инцидентах с окружающей средой и безопасностью; обеспечение качественного планового использования земель и сохранения береговой линии; и обеспечение контроля в соответствии с международными стандартами в отношении судовых сбросов (например, конвенции MARPOL).

Социальный и административный контроль равноправия и справедливого пересмотра трудовых контрактов, пособий на оздоровление и условий работы. В большинстве случаев, руководящие принципы и процедуры для контроля этих элементами общественных интересов уже установлены и их эффективность незначительно изменяется портовой реформой, хотя они нуждаются в регулярной адаптации и модернизации [4].

Обзор последних исследований и публикаций. Вопросам реформирования портов посвящено достаточно много научных публикаций. В работе Степанова О.Н. [1] отмечается, что важнейшей проблемой совершенствования управления морскими торговыми портами является проблема формирования инструментов институционального реформирования морских портов. Ключевыми этапами выбора вариантов реформирования портов являются:

1. Организационные преобразования в порту, включая, выбор организационной модели порта – государственный порт, инструментальный порт, порт землевладелец, частный порт; перестройка структуры активов порта; перестройка организации управления и др.

2. Экономические преобразования в порту, включая, реформы государственного управления портами; реформы финансирования развития и функционирования портов; реформы экономических механизмов действующих в порту и др.

3. Социальные преобразования в порту, включая, реформы трудовых отношений и мотивации труда; реформы социальных гарантий, реформы условий и безопасности труда и др.

4. Законодательная адаптация действующих нормативных актов в портах, включая, правоотношения с государственными органами, правоотношения по способу действий и организации портов, правоотношения в хозяйственной деятельности и др.

В работе Чекаловеца В.И., Крыжановского С.В. [2] рассматриваются основные экономические положения, которые следует учитывать во время формирования системы управления морским транспортом в рыночных условиях: распределение функций между органами государственного управления и коммерческими структурами, изменение форм собственности, предоставление широкой экономической самостоятельности предпринимательским структурам, децентрализация управленческих функций, усовершенствование профессионального менеджмента.

В работе Олефир И.М. [6] исследуется транспортно-экономическая характеристика морских торговых портов, рассматривается эволюция места и роли стивидорной деятельности в их хозяйственных функциях, выясняется экономическое содержание понятий "стивидорная деятельность" и "стивидорные операции". Все эти вопросы исследуются на основании исторического подхода, то есть анализа предыдущих наработок отечественных и зарубежных ученых в сфере развития портового хозяйства.

В работе Омельчук Е.С. [9] рассматривается мировой опыт государственно-частного партнерства и основные проблемы развития государственно-частного партнерства предприятий портовой деятельности Украины.

Задача исследования. Целью экономического регулирования портов является обеспечение эффективного и конкурентоспособного функционирования порта в контексте ограничения или ослабления конкуренции. Экономическое регулирование, как правило, требует рассмотрение вмешательства в функционирование рынка в отношении установления или контроля тарифов, доходов или прибылей; контроля входа или выхода с рынка; и наблюдения за тем, чтобы справедливое и конкурентное поведение и практика поддерживалась в рамках сектора [1-3].

Основной материал исследования. Решения о стратегии реформирования, производственной структуре и схеме регулирования являются тесно взаимосвязанными. Как показывает опыт реформирования в портах и в других секторах, увеличивает бремя и издержки регулятора, ограничивает число вариантов, которые могут быть доступны регулятору и риск, несовместимый с требованиями регулятора и организационными возможностями. При реформировании портового сектора многие порты трансформируются в порты-собственников (землевладельцев), где средства предоставляются в лизинг частным операторам, которые в свою очередь непосредственно обеспечивают свои услуги перевозчикам и грузоотправителям. В этой ситуации частные операторы могут предоставлять услуги, прежде предоставляемые руководством порта, такие как лоцманские услуги, услуги по буксировке, стивидорные услуги, услуги по хранению и складированию. Частный оператор будет мотивирован задачей максимизации прибылей. Они не обязательно будут обеспечивать услуги и средства, которые экономически, социально значимы или важны для охраны окружающей среды, если они будут мешать максимизации прибыли. Это создает необходимость регуляторного контроля для уверенности, что общественные интересы соблюдены [5-12].

Масштабы регулирования зависят от масштабов существующей конкуренции. Факторы, характеризующие масштабы конкуренции в рамках портового сектора включают [13-17]:

Транспортные варианты – конкурентоспособность порта в отношении издержек общей системы и вариантов доступности;

Операционное исполнение – конкурентоспособность каждого порта в отношении производительности и уровня услуг по обработке грузов;

Сопоставление тарифов – конкурентоспособность каждого порта в отношении портовых платежей;

Финансовое исполнение – конкурентоспособность каждого порта в отношении их общей рентабельности.

Рисунок 1 представляет обзор ключевых элементов концептуальной схемы для рассмотрения этих факторов.

Нехватка вариантов транспортировки, средств перегрузки, сравнительно высокие цены и высокие прибыли в отдельности или все вместе могут побуждать операторов терминалов и других поставщиков портовых услуг к нарушению границ, которые могут рассматриваться как «приемлемое» конкурентное поведение. Реформаторы портового сектора имеют две генеральные стратегии на выбор того, чтобы увеличить конкурентоспособность портового сектора, включая структурные и регуляторные средства (рис. 2).

Несомненно, что предпочтительна стратегия, которая приводит к большему числу конкурентов. Поэтому реформаторам портового сектора при обдумывании портовой приватизации следует прилагать усилия в направлении структурных улучшений, что увеличит число конкурентов до начала совершенствований регулятора. Усовершенствования регулятора (особенно экономическое регулирование) предназначены для повышения эффективности с помощью корректировки различных рыночных недостатков, они стремятся направить работу порта так, как если бы он работал в совершенном рынке.

Структурные средства включают:

Введение новых причалов/терминалов;

Деление существующего порта на терминалы.

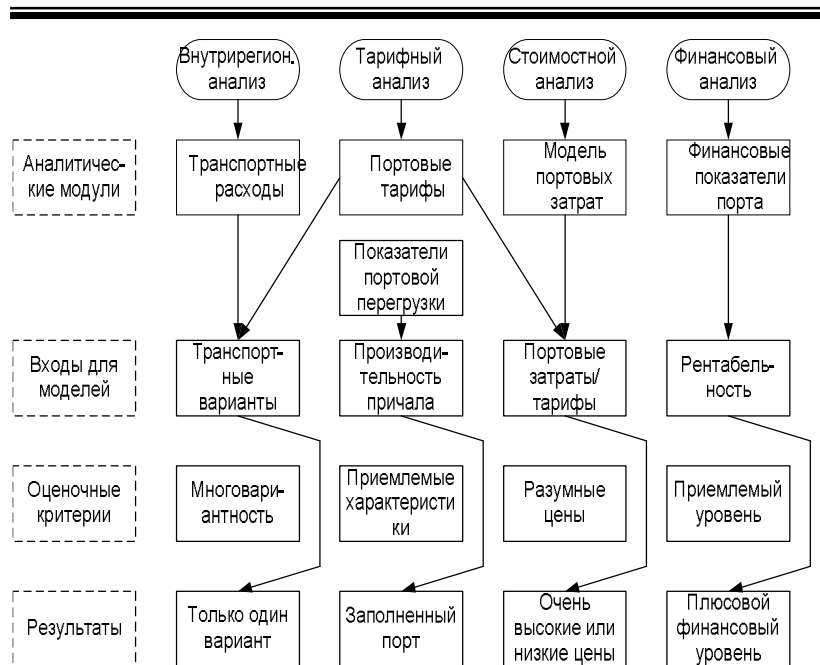


Рис. 1. Обзор ключевых элементов концептуальной схемы конкуренции

Разделение работы порта в рамках терминала путем приватизации стивидорных услуг, предоставления зон в рамках терминала отдельным стивидорным компаниям или позволение стивидорным компаниям контролировать как стивидорные услуги судам, так и складирование/хранение без закрепления определенной зоны;

Предоставление краткосрочного операционного соглашения/ аренды /управленческого контракта.

Регуляторные средства включают:

формирование тарифов;
установление тарифов и границ нормы доходности.

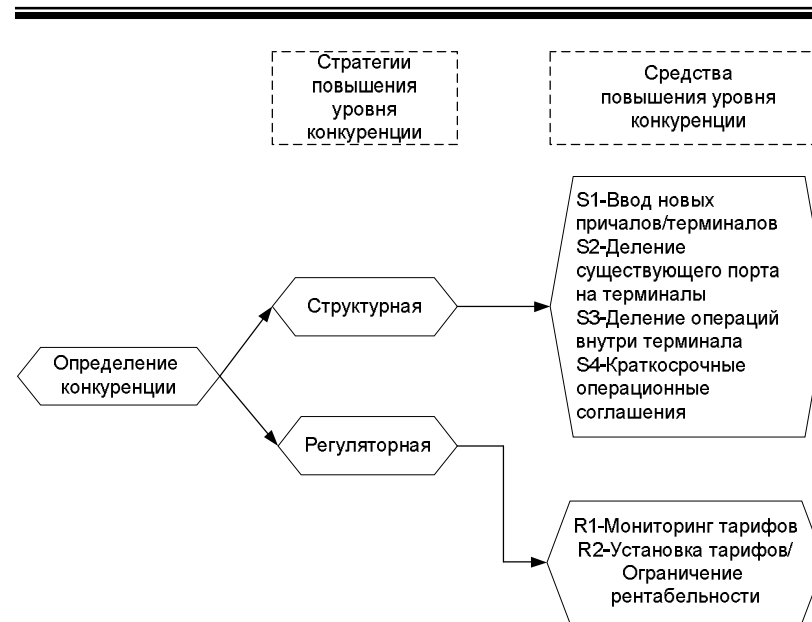


Рис. 2. Стратегии конкуренции

При рассмотрении необходимости регулирования следует также подчеркнуть, что правительству следует общаться с портовиками для определения того, какие регуляторные и операционные механизмы наиболее подходят для работы порта и перспективы рынка [11-22]. Установление продуктивного взаимодействия между правительством и портовиками может быть проблематичным в отношении права собственности на имущество, которым многие порты владеют.

Наиболее эффективная стратегия портового планирования может противоречить антимонопольному участию регулятора (правительству). В то же самое время портовым властям и потенциальным операторам должно быть предоставлены регулирующие положения, которое они могут использовать после предоставления контракта. Основная идея избранной стратегии логически должна отражать баланс между необходимостью спо-

собствования операционной эффективности (задача портовиков) и необходимостью уклонения от монопольного поведения (задача регулятора). Это, в свою очередь, отражает конфликт между целью эффективности, достигаемой от масштабов экономии за счет повышения числа конкурентов, путем деления их на небольшие группы (например, один портовый оператор делится на несколько операторов терминала).

Таблица 1.1 представляет стратегии совершенствования конкуренции для различных портовых условий.

Это избранная структура включает три основных элемента:

«Состояние», определяемая как операционное окружение, в котором порт существует, особенно в отношении размеров порта, числа причалов и объемов;

«Диагностика», определяемая как критерий, который используется как индикатор для определения протяженности конкуренции, существующей в секторе.

«Решения» относятся к структурным и / или нормативным мерам, которые должны быть предприняты, учитывая окружающую среду порта и степень конкурентоспособности.

В помощь проектирования экономической регуляторной политики для портового сектора, важно принять во внимание следующие принципы [12-13; 16]:

Правительству необходимо иметь четкое представление о конкурентном окружении в портовом секторе;

Регулятору следует четко определить, какая форма экономического контроля будет использоваться (например, норма доходности или установление тарифов) и при каких обстоятельствах;

Ответственности за работу порта и регулирование конкурентоспособности должны быть формально разделены. Из-за риска потенциального конфликта интересов между двумя формами регулирования они должны быть разделены с помощью предоставления этих функций двум различным сторонам (порту и правительству);

Таблица 1.1

Стратегии конкуренции для различных портовых условий

Состояние			Диагностика				Решения	
Условия деятельности			Показатели конкурентоспособности				Средства конкурентоспособности	
Порт	Сооружения	Объем груза	Вариант перевозки	Использование причала	Относительная конкурентность тарифов	Портовая рентабельность	Структурные	Регуляторные
Малый порт	1 причал	Низкий	1	Низкое	N/A	Низкая	S4	R1
	1 причал	Средний	1	Среднее	N/A	Средняя	S3	R1
	2 причала	Высокий	3.4	Высокое	N/A	Высокая	S1	R1
	3 причала	Высокий	1.2	Высокое	N/A	Высокая	S3 S2	R1 R2
Средний порт	3 причала	Средний	1	Среднее	N/A	Средняя	S2	R1
	12 причалов	Низкий	1.2	Низкое	N/A	Низкая	S3	R1
	12 причалов	Средний	1.2	Среднее	N/A	Средняя	S2	R1
	12 причалов	Высокий	1.2	Высокое	N/A	Высокая	S2	R1
	12 причалов	Высокий	3.4	Высокое	N/A	Высокая	S1.S2	R1
Большой порт	12 причалов	Высокий	S	Низкое	подобные тарифы	Средняя	S2	N/A
	22 причала	Высокий	1	Высокое	N/A	Высокая	S2	N/A
	22 причала	Высокий	3.4	Высокое	N/A	Высокая	S1.S2	R1
	22 причала	Низкий	3.4	Низкое	N/A	Низкая	S2.S3	R1
	22 причала	Средний	5	Среднее	подобные тарифы	Средняя	S2	R1
22 причала	Низкий	5	Низкое	Низкая	Низкая	S2.S3	N/A	
Коды транспортных вариантов			Структурные коды			Регуляторные коды		
1 – нет выбора других портов			S1 - внедрять новые причалов / терминалы			R1 – мониторинг тарифов		
2 – нет возможностей для расширения средств или нового строительства			S2 - разделить существующий порт на терминалы			R2 - установить тарифы / пределы рентабельности		
3 – возможно расширение существующих средств			S3 - операция деления на терминале					
4 - возможность построить новый порт / терминал рядом			S4 - Краткосрочный договор на эксплуатацию / аренду /					
5 - другой порт или интермодальные варианты			контракт на управление предприятием					

Коды транспортных вариантов	Структурные коды	Регуляторные коды
1 – нет выбора других портов	S1 – внедрять новые причалов / терминалы	R1 – мониторинг тарифов
2 – нет возможностей для расширения средств или нового строительства	S2 – разделить существующий порт на терминалы	R2 – установить тарифы / пределы рентабельности
3 – возможно расширение существующих средств	S3 – операция деления на терминале	
4 – возможность построить новый порт / терминал рядом	S4 – краткосрочный договор на эксплуатацию / аренду /	
5 – другой порт или ин-термодальные варианты	контракт на управление предприятием	

Политика и случаи делиберализации должны включать возможность для задействованных сторон представлять свою точку зрения;

Решения, принятые регулятором, должны иметь исковую силу с возможностью обращения к апелляции.

При проектировании системы регулирования порта, защищая интересы заказчиков и общественные интересы в целом, правительству необходимо не забывать о нескольких более широких принципах.

Первый, важно быть реалистичными; должен быть баланс между тем, что желаемо (т.е., как можно ближе к совершенной конкуренции) и тем, что реально достижимо.

Второе, регулирование не должно быть слишком ограничивающим или контролирующим. Чрезмерно ограничивающее регулирование может отпугивать частные компании от обеспечения услуг или ограничения их способностей к введению инноваций и эффективных практик.

Третье, регуляторная система должна быть совместима с организационными возможностями и ресурсами регулятора. Проектирование регуляторной системы порта, согласованное с участием частного сектора может быть проанализировано в восемь этапов:

Этап 1: Определение основных регуляторных задач и целей;

Этап 2: Определение существующих законов, которые помогают двигаться в направлении выполнения этих задач;

Этап 3: Определение организационных мероприятий для регуляторного контроля;

Этап 4: Определение свободы действий в рамках действующих законов;

Этап 5: Определение регуляторных механизмов, которые будут использованы;

Этап 6: Определение индикаторов работы порта и финансового исполнения;

Этап 7: Определение процесса и процедуры апелляции;

Этап 8: Внесение положений регулирования в законы и контракты частного сектора.

Рассмотрим два важнейших этапа, связанные с определением регуляторных механизмов и индикаторов работы порта.

Определение необходимых регуляторных инструментов и механизмов включает в себя ценовой режим. Тарифы и формулы для их регулирования, обычно являются краеугольным камнем экономической регуляторной системы. Он (ценовой режим) определяет возмещение, которое инвесторы могут ожидать и стимулы, которые они могут получить для обеспечения качественных услуг. Другими словами, регулирующий механизм должен быть приспособлен к специфическим характеристикам и ограничениям страны и соответствующего сектора. Обычно Правительства полагаются на регулирование нормы рентабельности как первостепенный механизм экономического регулирования. Другими словами, Правительство обычно гарантирует портовым операторам покрытие их издержек (в пределах стан-

дартных нормативов). Однако, эта система не представляет собой сильный стимул к сокращению издержек для операторов. Позволяя регуляторам устанавливать разумную норму доходности, схема ставит их в положение принимающих решение о целесообразности инвестиций и операционных процедур, путая роль менеджеров и регуляторов. Преимуществом такого подхода является то, что регулятору не приходится определять или контролировать индивидуальные (отдельные) портовые тарифы. Затруднение состоит в том, что имеется возможность колебаний тарифов.

Поэтому контроль тарифов является также часто используемым методом для экономического регулирования портов. Тарифы различаются в зависимости от порта, так как они имеют в себе разные условия, отражающие предлагаемые услуги. (например, обработка контейнеров, услуги по буксировке, лоцманские услуги, обеспечение средствами (например, порталы, краны, складские территории, гаражи), и действующие стороны, которые подвержены тарифным платежам (например, агенты перевозчиков или судовые агенты, перевозчики), а также базы на основе которых тарифные ставки калькулируются (например, платежи за лоцманские услуги основаны на зарегистрированных судовых валовых тоннах или на водоизмещении судна).

Из-за этих различий тарифы могут показаться сильно фрагментированными. Но это основной набор существенных портовых услуг, необходимых для обработки судов и грузов, которые все порты обычно предлагают. Они могут быть обозначены как «основные» услуги. Регулятор стремится сфокусироваться на этих услугах, поскольку они определяют объем общих расходов порта. Таблица 2 демонстрирует перечень части общих портовых платежей, представляемых как основной набор услуг

Эти услуги могут быть разделены на две категории:

1. Услуги судам.

Основные портовые услуги включают деятельность и связанные с ней платежи для судов, входящих/выходящих в/из порта и для постановки/отхода к/от причала. Они включают:

лоцманские услуги, услуги по буксировке (постановка/отход к/от причала), использование канала и помощь в навигации. Основные судовые услуги также включают использование портовых средств (например, постановка у причала) и общей портовой инфраструктуры, обычно покрываемые портовыми платежами.

Таблица 2

Относительный вес различных портовых платежей

Перечень портовых платежей	Процент от общей суммы платежей
Портовые тарифы использования инфраструктуры	5 %-15 %
Причалные услуги	2 %-5 %
Обработка груза	70 %-90 %
Экспедиторские услуги	3 %-6 %

2. Обслуживание грузов.

Основные грузовые услуги включают три взаимосвязанных вида деятельности:

а) перенос грузов между судном и вагоном или складом;
б) перенос грузов между складом и наружной территорией;

в) промежуточное хранение грузов на территории (в случае контейнеров), перемещаемых между судном и территорией.

Рисунок 3 показывает основные операции в порту и взаимосвязь этих операций с платежами там, где они применяются в рамках обычного контейнерного терминала. По определению, если тарифное регулирование необходимо, регулятор в первую очередь должен определить специфические услуги и поставщика услуг. В государственном порту руководство порта оперировало всем портом, подразумевая, что государственные структуры обеспечивают фактически все основные услуги, упомянутые выше.

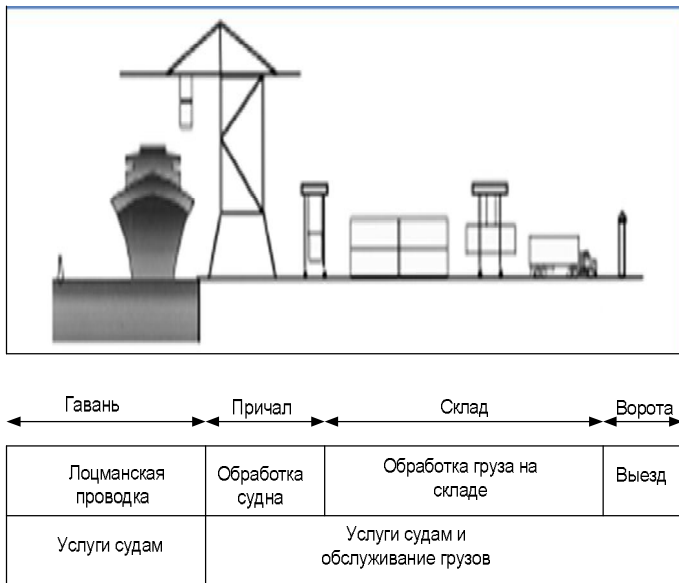


Рис. 3. Основные операции в порту

С точки зрения регулятора это было несложно, поскольку оператор государство имело монопольное положение над всеми основными услугами. Обычно регулировался один поставщик услуг. Сегодня многие порты трансформированы в порты-собственники, где средства передаются в лизинг частным операторам, которые в свою очередь непосредственно предоставляют свои услуги перевозчикам и грузоотправителям.

В этой ситуации частные операторы могут обеспечивать услуги, прежде находящиеся во владении руководства государственного порта, такие как лоцманские услуги, услуги по буксировке, стивидорные услуги, складирование и хранение грузов. Из-за такого смещения в ответственности поставщика услуг, внутренняя система тарифов, а также процесс заключения сделок изменился.

Руководство порта (или другие государственные структуры), вероятно, продолжат накопление навигационных платежей или портовых пошлин и также возможно платежи за использование причалов и платежи за использование подходов каналов, в зависимости от структуры этого лизинга для оператора, а также конфигурации портовых средств.

Руководство порта также будет иметь лизинговое соглашение с оператором, который обычно выплачивает платежи по шкале предоставляемых услуг от причала до ворот (например, стивидорные услуги, складирование/хранение и т.д.) [14]. Таким образом, регулятор идет от единственной структуры регулирования к потенциальному регулированию полного перечня услуг предоставляемых операторам. Рисунок 4 показывает развитие заключения сделок портового комплекса, до и после реформ.

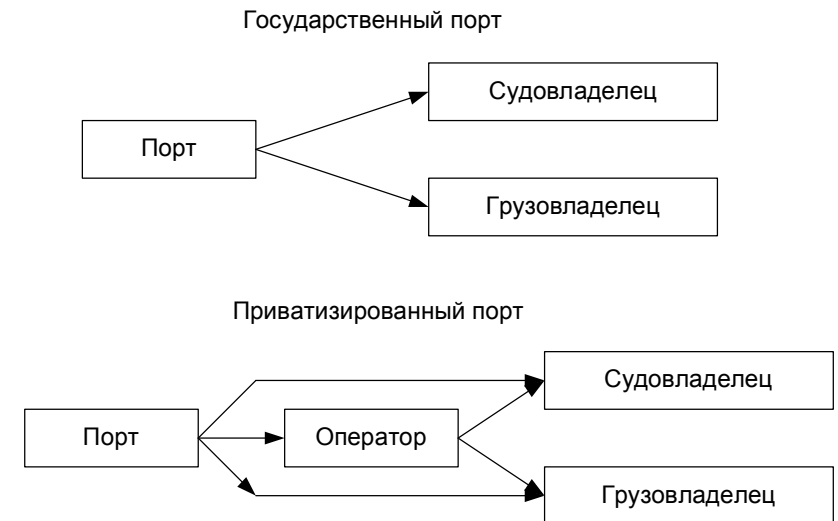


Рис. 4. Трансформация порта до и после реформ

В государственном порту процесс заключения сделок был вполне четким, поскольку порт оценивал платежи только с двух сторон – судовых линий и грузоотправителей. В приватизированном порту платежи применяются портом к оператору, судовладельцам и грузоотправителям. Следовательно, при потенциальной антимонопольной обстановке, регулятор должен беспокоиться не только о платежах руководства порта, но также многих частных операторов, обеспечивающих основные услуги.

Рисунок 5 показывает фактический случай взаимосвязи портовых платежей в порту для различных грузов.



Рис. 5. Портовые платежи

Первоочередной обязанностью портового сообщества является эксплуатация вспомогательных территорий (зоны за пределами причалов), в то время, как частные стивидорные компании занимаются услугами погрузки/выгрузки.

Дополнительно, другие частные операторы обеспечивают лоцманские услуги и услуги по буксировке. Эти операторы, вместе со стивидорными компаниями несут ответственность за установление портовым сообществом платежей пользователю. Подобным же образом, портовое сообщество имеет напрямую связанные платежи с грузоотправителями, а также платежи портовых операторов (стивидорных компаний) непосредственно для администрации порта. С грузоотправителями также собирают прямые платежи для обработки грузов стивидорными компаниями. Возникающая сложность в приватизированных структурах предполагает, что регуляторам необходимо лучше ощущать, как обеспечиваются портовые услуги, и какая сторона платит какой. Возможно, могут быть различные конфигурации платежных потоков, в зависимости от организации работы в определенном порту. Как показано на рис.1.5 в зависимости от масштабов конкуренции возможно, чтобы регуляторам было бы необходимо проводить текущий контроль ценовой политики не только руководством порта, но также и различных частных сторон, принимающих участие в работе порта.

Выводы. Представленный материал позволяет принимать решения в следующих вопросах:

идентификации регулируемых требований и проблем, рассматриваемых на этапе разработки стратегии портового реформирования;

проектирования системы портового регулирования;

формулирования организационной стратегии для установления регуляторной структуры и потенциальной способности выполнять важнейшие регуляторные функции;

выбора соответствующих регуляторных методик и инструментария, согласно спектру портового реформирования и конкурентных условий;

подготовки перечня, который необходимо включить в концессию или оперативное соглашение портового реформирования;

определения операционной и финансовой информации, необходимой для текущего контроля исполнения операторами терминалов.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Степанов О.Н. Инструменты институциональных реформ в морских портах // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 17. – Одеса: ОНМУ, 2003. – С. 114-130.*
2. Чекаловець В.І., Крижановский С.В. Формування системи управління морським транспортом України в ринкових умовах // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 22. – Одеса: ОНМУ, 2005. – С. 5-20.*
3. Савельева И.В. Влияние глобализации на развитие портовой системы // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 24. – Одеса: ОНМУ, 2006. – С. 22-31.*
4. Чекаловець В.И. Категорийно-понятийный аппарат, используемый в деятельности современного морского порта // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 31. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 5-15.*
5. Ильченко С.В. Основы менеджмента морских портов в процессе их акционирования // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 24. – Одеса: ОНМУ, 2006. – С. 58-65.*

6. Олефир И.М. Эволюция места и роли стивидорных услуг в деятельности морских торговых портов // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 25. – Одеса: ОНМУ, 2006. – С. 5-10.*
7. Наврозова Ю.А. Экономическая сущность морской портовой ренты // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 28. – Одеса: ОНМУ, 2008. – С. 71-92.*
8. Холоднякова А.С. Механизмы реструктуризации системы управления морским портом (на примере стивидорной компании) // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 30. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 75-93.*
9. Омельчук Е.С. Государственно-частное партнерство предприятий портовой деятельности // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 31. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 138-153.*
10. Минакова С.М. Реструктуризация в портовом комплексе Украины // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 32. – Одеса: ОНМУ, 2010. – С. 142-152.*
11. Афанасьева О.К. Сферы ответственности субъектов государственно-частного партнерства в морских портах // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 35. – Одеса: ОНМУ, 2011. – С. 81-90.*
12. Минакова С.М. Принципы разгосударствления и приватизации морских торговых портов Украины // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 40. – Одеса: ОНМУ, 2012. – С. 37-47.*

13. Онешко С.В. Актуальность управления затратами портового оператора в условиях реформирования портовой отрасли Украины // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 45. – Одеса: ОНМУ, 2013. – С.35-45.*
14. Дем'янченко А.Г. Механізм визначення концесійної плати за проектами державно-приватного партнерства в морських портах // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 46. – Одеса: ОНМУ, 2014. – С. 20-38.*
15. Онешко С.В. Удосконалення управління витратами портового оператора шляхом використання аутсорсингу // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Вип. № 1 (50). – 2015. – С. 32-48.*
16. Афанасьева О.К., Борсук Е.В. Перспективы развития морских торговых портов Украины в рамках государственно-частного партнерства // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 2(47). – Одеса: ОНМУ, 2014. – С.7-25.*
17. Афанасьева О.К. Методические основы оценки экономической эффективности государственно-частного партнерства в портовой сфере // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 4(41). – Одеса: ОНМУ, 2012. – С. 58-70.*

REFERENCES

1. Stepanov O.N. Instrumenty institucional'nyh reform v morskikh portah // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 17. – Odesa: ONMU, 2003. – P.114-130.*
2. Chekalovec' V.I., Krizhanovskij S.V. Formuvannja sistemi upravlinnja mors'kim transportom Ukraini v rinko-vih umovah // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospoda-rjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 22. – Odesa: ONMU, 2005. – P.5-20.*
3. Savel'eva I.V. Vlijanie globalizacii na razvitie portovoj sistemy // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 24. – Odesa: ONMU, 2006. – P.22-31.*
4. Chekalovec' B.I. Kategorijno-ponjatijnyj apparat, ispol'zuemyj v dejatel'nosti sovremennogo morskogo porta // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 31. – Odesa: ONMU, 2009. – P.5-15.*
5. Il'chenko S.V. Osnovy menedzhmenta morskikh portov v processe ih akcionirovanija // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 24. – Odesa: ONMU, 2006. – S.58-65.*
6. Olefir I.M. Jevoljucija mesta i roli stividornyh uslug v dejatel'nosti morskikh torgovyh portov // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 25. – Odesa: ONMU, 2006. – P.5-10.*
7. Navrozova Ju.A. Jekonomicheskaja sushhnost' morskoy portovoj renty // *Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 28. – Odesa: ONMU, 2008. – P.71-92.*

8. Holodnjakova A. S. *Mehanizmy restrukturizacii sistemy upravlenija morskim portom (na primere stividornoj kompanii) // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 30. – Odesa: ONMU, 2009. – P.75-93.*
9. Omel'chuk E.S. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo predpriyatij portovoj dejatel'nosti // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 31. – Odesa: ONMU, 2009. – P. 138-153.*
10. Minakova S.M. *Restrukturizacija v portovom komplekse Ukrainy // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 32. – Odesa: ONMU, 2010. – P.142-152.*
11. Afanas'eva O.K. *Sfery otvetstvennosti subektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v morskikh portah // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 35. – Odesa: ONMU, 2011. – P.81-90.*
12. Minakova S.M. *Principy razgosudarstvenija i privatizacii morskikh torgovyh portov Ukrainy // Rozvitok meto-div upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 40. – Odesa: ONMU, 2012. – P. 37-47.*
13. Oneshko S.V. *Aktual'nost' upravlenija zatratami portovogo operatora v uslovijah reformirovanija portovoj otrasli Ukrainy // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 45. – Odesa: ONMU, 2013. – P.35-45.*
14. Dem'janchenko A.G. *Mehanizm viznachennja koncesij-noї plati za proektami derzhavno-privatnogo partnerstva v mors'kih portah// Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 46. – Odesa: ONMU, 2014. – P. 20-38.*

15. Oneshko S.V. *Udoskonalennja upravlinnja vitratami portovogo operatora shljahom vikoristannja autsorsingu // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. № 1 (50). – 2015. – P. 32-48.*
16. Afanas'eva O.K., Borsuk E.V. *Perspektivy razvitija morskikh torgovyh portov Ukrainy v ramkah gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 2(47). – Odesa: ONMU, 2014. – P.7-25.*
17. Afanas'eva O.K. *Metodicheskie osnovy ocenki jekonomichej jeffektivnosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v portovoj sfere// Rozvitok metodiv upravlinnja ta gospodarjuvannja na transporti: Zb. nauk. prac'. – Vip. 4(41). – Odesa: ONMU, 2012. – P. 58-70.*

Стаття надійшла до редакції 22 .03.2016 р.

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент та маркетинг на морському транспорті» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**