

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.44.245089>

УДК 342.95:656.61

А. О. Сурілова, асистентка
Національний університет «Одеська морська академія»
Кафедра морського права
вул. Дідріхсона, 8, Одеса, 65029, Україна
e-mail: makarevichn95@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8819-0483>

КОНЦЕСІЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ: ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Передача портів у концесію є успішною світовою практикою для оптимізації процесів у портах з метою збільшення їх прибутковості. Відомо, що ледве не всі найбільші порти світу знаходяться в концесії, що сприяє розбудові їх інфраструктури та збільшенню перевалки вантажів. Однак, в Україні концесія стосовно морських портів довгий час залишалася лише перспективою на папері і в реальній практиці не застосовувалася. З приходом нової президентської адміністрації, одним з перших завдань було поставлено оптимізацію транспортної інфраструктури країни, що означало, зокрема, передачу морських портів у концесію. У статті розглядаються головні аспекти передачі морських портів України в концесію. Приділено увагу поняттю концесії, його основним ознакам. Наводяться приклади трактування концесії з різних точок зору, серед яких вирізняються юридична, економічна та логістична інтерпретації.

Розглянуто співвідношення концесії з поняттям державно-приватного партнерства. У цьому аспекті, наведено відповідну нормативно-правову базу, серед якої особливо вирізняються Закони України «Про державно-приватне партнерство» та «Про концесію». Зроблено висновок про існування необхідного рівня правового регулювання для впровадження в життя концесійних механізмів у морських портах України. У дослідженні взято до уваги реальні приклади укладення концесійних договорів щодо морських портів України. Наприклад, проаналізовано ситуацію навколо укладення концесійних договорів стосовно морських портів у м. Миколаїв та м. Херсон. Крім цього, встановлено, що розвиток концесій є перспективним напрямком реалізації державної політики. За допомогою концесій можливе залучення фінансування в інфраструктуру морських портів, створення робочих місць, наповнення державного бюджету, допомога органам місцевого самоврядування. Однак, для реалізації всього потенціалу концесій необхідно вжити заходів для створення сприятливого інвестиційного клімату, привабливих умов для приватних інвесторів-концесіонерів, зокрема, шляхом вдосконалення судової системи, захисту права власності, оподаткування та публічного управління.

Ключові слова: морські порти, державно-приватне партнерство, концесія, портова інфраструктура, договір концесії.

Постановка проблеми. Відповідно до результатів досліджень, державно-приватне партнерство в портовій сфері, зокрема, залучення приватних інвестицій для управління та створення портової інфраструктури, здатне значно підвищити прибутковість портів [1]. В європейських країнах таких як Бельгія, Греція, Нідерланди, Німеччина, Італія тощо, концесія є популярним правовим механізмом взаємодії держави та суб'єктів підприємництва для реалізації інфраструктурних проєктів [2, с. 233]. Наприклад, будівництво вартістю \$15 млрд. відомого тунелю під протокою Ла-Манш, яка розділяє Велику Британію та Францію, стало можливим саме за допомогою укладення концесійного договору [3]. Таким чином, концесією є форма державно-приватного партнерства, за якої держава або місцева громада передає за плату та на певний строк концесіонеру право на створення та управління об'єктом концесії. Як зазначають І. П. Лопушинський та В. М. Ємельянов, 94 зі 100 найбільших портів світу перебувають в концесії [2, с. 234]. З іншого боку, існують дані, відповідно до яких концесія лише доповнює державний бюджет новими надходженнями, натомість залишається потреба в подальшому вдосконаленні портової інфраструктури, корупція в порту концесії не зникає (якщо не збільшується), а загальні сподівання від позитивних результатів пор-

тової концесії не справджуються [4, с. 220-221]. Оскільки не дивлячись на існування відповідних нормативно-правових актів до цього періоду, реальні приклади передачі портів в концесію мали місце в нашій державі лише в 2020 році, коли в концесію приватним суб'єктам підприємництва були передані ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК «Ольвія», зростає інтерес до досвіду та перспектив портової концесії в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання передавання морських портів у концесію розглядалося багатьма спеціалістами з різних точок зору. Серед дисциплін, з боку яких дослідники аналізували предмет, переважають логістичні дослідження (транспорт), юриспруденція, економічна теорія, державне управління та менеджмент. Найпомітніші роботи за темою належать таким дослідникам і дослідницям як Н.Г. Аягут, Л.М. Ніколенко [5], Є.В. Белашов, О.В. Собкевич [6], В.П. Власова [7], І.Ю. Гришова, О.П. Дяченко [8], Н.В. Кудрицька [9], Ю.О. Подолян [10], М. Пророчук [11]. Тим не менше, беручи до уваги останні події в морській галузі, існує потреба проаналізувати ситуацію щодо передачі морських портів у концесію, і, враховуючи отриманий досвід, розглянути перспективи цього явища для нашої держави.

Мета статті. Головним завданням дослідження є аналіз нещодавніх подій щодо передавання морських портів України в концесію, а також характеристика перспектив цього явища.

Виклад основного матеріалу. Концесія є складовою ширшого поняття, а саме державно-приватного партнерства (ДПП). Водночас, відповідно до українського законодавства, вона є його найпоширенішою формою. Як зазначає Ю.О. Подолян, ДПП характеризується наступними ознаками: 1) створення об'єкта ДПП та/або управління ним; 2) довгострокові відносини між суб'єктами ДПП (від 5 до 50 років); 3) делегування ризиків приватному партнерові; 4) внесення ним інвестицій в проєкт [10, с. 62].

У свою чергу, успішність державно-приватної взаємодії залежить від ряду чинників. Зокрема, до них належать: 1) паритетність взаємин держави та бізнесу; 2) розвинена ринкова економіка; 3) прозора, справедлива, швидка та ефективна судова система; 4) чітке розмежування цілей, завдань, способів їх виконання, ризиків та відповідальності між державним та приватним секторами взаємодії; 5) трансфер інновацій тощо. Відповідно, до факторів, які знижують зацікавленість приватних інвесторів у капіталовкладеннях в портову інфраструктуру, відносяться: 1) критичний вплив політичної кон'юнктури на бізнес; 2) корупція; 3) відсутність самостійної та незалежної судової системи; 4) неефективне публічне управління; 5) неефективна тарифна політика; 6) складна, непрозора, несправедлива та неефективна система оподаткування тощо [11, с. 212].

У рамках державно-приватного партнерства, окрім концесії, можуть застосовуватися договори підряду та повна або часткова приватизація. Під концесію розуміють таку форму державно-приватного партнерства, яка передбачає передачу об'єктів державної власності, наприклад, доріг, портів, аеропортів тощо, в тимчасове платне користування суб'єктам підприємництва.

На думку І.П. Лопушинського та В.М. Ємельянова, під концесією слід розуміти надання права на створення та/або управління об'єктом концесії [2, с. 232]. При цьому, даному визначенню властивий ряд характеристик, які є його конститутивними ознаками, тобто, обов'язковими елементами. До них відносяться:

1. *Мета.* Наприклад, метою концесії може бути задоволення громадських потреб та публічних інтересів.

2. *Суб'єкти.* Ними виступають вповноважені на укладення концесійного договору органи виконавчої влади або місцевого самоврядування – з одного боку, – та фізичні або юридичні особи (суб'єкти підприємницької діяльності) – з іншого.

3. *Умови договору.* Концесійний договір є строковим, оплатним. Відповідно до його умов, до концесіонера переходять права на створення та/або управління об'єктом концесії. Зазвичай, під створенням об'єкта концесії мається на увазі його будівниц-

тво, а під управлінням – експлуатація. При цьому, концесіонер зобов'язується нести відповідальність щодо створення та/або експлуатації об'єкта концесії, що має на увазі майнову відповідальність та підприємницькі ризики.

Таким чином, під концесією мається на увазі передача суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) на підставі строкового оплатного договору уповноваженим на це органом виконавчої влади чи місцевого самоврядування права на створення та/або управління об'єктом концесії з метою задоволення публічних інтересів за умови зобов'язання концесіонера щодо відповідальності за створення та/або управління об'єктом концесії, а також щодо майнової відповідальності та підприємницького ризику.

Як зазначає Н. В. Кудрицька, існують два законодавчі підходи до регулювання концесії [9, с. 48]. Відповідно до першого підходу, концесіонер повертає у власність держави об'єкт концесії після виконання своїх зобов'язань за договором. У цьому випадку ми маємо справу з так званим механізмом концесії BOOT («Build – Own – Operate – Transfer»; «Будуй – Володій – Управляй – Віддавай»). У цьому випадку концесіонер користується правами на володіння та користування об'єктом концесії, але в результаті право власності все одно залишається за державою. Канада, Австралія та Нова Зеландія знаходяться серед країн, яким властива така модель. На відміну від цього, другий підхід залишає об'єкт концесії за концесіонером. Ця модель («Build – Own – Operate»; «Будуй – Володій – Користуйся») передбачає власність концесіонера на завершений об'єкт, а за державою залишається отримання платежів за користування ним. Цим прикладом користуються в Нідерландах та Албанії.

Будівництво об'єктів «з нуля» та реконструкція готових об'єктів відрізняються між собою. До перших застосовується поняття «greenfield-проекти», а до других – «brownfield-проекти» [7, с. 25-26]. Наприклад, розрахунок концесійних платежів за brownfield-проектами буде відбуватися за схожою до орендних платежів схемою. У цьому випадку, розмір платежів вираховується відповідно до вартості готового активу. На відміну від цього, розрахунки за будівництво об'єктів «з нуля» мають інші складові. До них відносяться: 1) плата за користування державною територією (наприклад, причалом) в регулярному фіксованому або відсотковому від вартості площі розмірі; 2) плата відповідно до показників вантажообігу збудованого об'єкту концесії («throughput royalty»). Н. В. Кудрицька зазначає, що концесійні розрахунки за greenfield-проектами є обопільно вигідними для держави та інвесторів, адже перша отримуватиме кошти навіть в разі падіння вантажообігу, а другим надається прозорий та контрольований механізм розрахунків, який стимулює до ефективного інвестування [9, с. 48].

До переваг концесії можна віднести залучення коштів на тривалий період (більше 10 років). При цьому, об'єкт концесії залишається у власності держави. Таким чином, концесійні договори дозволяють розвивати об'єкти державної інфраструктури за допомогою приватних інвестицій.

Нормативно-правове регулювання передачі портів у концесію можна знайти у відповідних законодавчих актах. Наприклад, відповідно до визначення, яке містить п. 11 ч. 1 ст. 1 Закону «Про концесію», під цим поняттям мається на увазі форма здійснення ДПП [12]. Вона передбачає надання концесіодавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором. Також концесія передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції. Концесіонерами можуть бути виключно юридичні особи – резиденти України. Іноземним компаніям надана можливість брати участь в конкурсі, але вони можуть виступати в якості концесіонерів лише через свої представництва. Укладення концесійного договору є формою ДПП відповідно до Закону «Про державно-приватне партнерство» (абз. 1 ч. 1 ст. 5) [13]. У Законі «Про морські порти України» концесії присвячені ч. 2 ст. 23, абз. 2 ч. 4 ст. 24, ч. 1 ст. 26 [14]. Зокрема,

визначено, що приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту може здійснюватися на підставі концесійних договорів (ч. 1 ст. 26). У Законі «Про управління об'єктами державної власності» згадуються концесійні повноваження органів виконавчої влади [15]. Наприклад, відповідно до ч. 4 ст. 13 визначено порядок розрахунку концесійних платежів, якщо вони вираховуються від вартості наданого в концесію об'єкта. Права концесіонера на земельну ділянку регулюються ст. 94 Земельного кодексу України [16]. Відповідно, для виконання умов договору концесіонером можуть передаватися в оренду земельні ділянки. Обчислення концесійних платежів здійснюється відповідно до затвердженої постановою уряду Методики [17]. Також концесія згадується в тексті Господарського кодексу (ст. 406) [18].

У 2020 році Україна передала в концесію перші два об'єкти: ДП «СК «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт». Відповідно до концесійного договору щодо ДП «СК «Ольвія», укладеного з представництвом катарської компанії QTerminals, планується залучити 140 млн. дол. інвестицій на першому етапі розвитку проєкту. Термін дії концесії було встановлено строком на 35 років. За цей період орієнтовано є залучення понад 17 млрд. грн. коштів на фінансування проєкту. Водночас, концесіонер взяв на себе зобов'язання здійснювати щорічні концесійні платежі на рівні не менше ніж 80 млн. грн. та переробляти вантажів не менше ніж 2,6 млн. тон на рік. Згідно рішення Миколаївської ОДА, концесіонером надано в оренду земельні ділянки на території порту та прилеглих територіях. Розмір орендних платежів визначатиметься рішенням міської ради м. Миколаєва. Також згідно умов, м. Миколаїв отримає 80 млн. грн. на розвиток інфраструктури. Серед обов'язків, які взяв на себе концесіонер за умовами договору про передачу йому ДП «СК «Ольвія», можна назвати наступні: 1) забезпечення функціонування та обслуговування порту та портової території; 2) у належний строк здійснювати концесійні платежі; 3) допомагати інфраструктурному розвитку м. Миколаєва; 4) побудувати нову нерухомість на території порту; 5) забезпечити робочими місцями громадян України максимально, наскільки це можливо; 6) не порушувати трудових прав працівників, їх рівня зарплати та умов праці тощо, які існували до укладення концесійного договору; 7) укласти новий колективний договір із первинною профспілкою працівників ДП «СК «Ольвія» на умовах, не гірших за попередні; 8) здійснювати екологічний та соціальний моніторинг та менеджмент відповідно до міжнародних та національних стандартів.

26 червня 2020 року грузинсько-швейцарське підприємство RISOIL S.A. («Рисойл-Херсон») стало концесіонером місцевого морського торговельного порту. Договір було укладено строком на 30 років. Відповідно до умов угоди, концесіонером було передано майновий комплекс державного підприємства та об'єкти майбутнього будівництва. Крім того, на правах оренди концесіонеру було передано земельні ділянки для виконання умов договору концесії. У свою чергу, концесіодавець забезпечує виключне право концесіонера на використання об'єкта концесії та управління ним за умови сплати концесійних платежів та виконання інших зобов'язань концесіонера. Збудовані об'єкти після спливу терміну дії концесії разом з іншим майном підприємства повертаються державі. Однією з умов договору є сплата концесіонером щонайменше 12 млн. грн. річного концесійного платежу (з урахуванням індексації) та 7% від чистого доходу. Крім того, за концесіонером закріплюється обов'язок забезпечувати безперервну роботу порту. Серед інших умов договору можна назвати встановлення об'ємів вантажообігу через певний період, яке має становити не менше ніж 1,36 млн. тон на рік через 10 років, та проведення фінансування інфраструктури порту через транші, значна частина яких (216 млн. грн.) має відбутися впродовж перших 3,5 років після укладення договору. Концесіонер також зобов'язується дотримуватися екологічних норм та природоохоронного законодавства України. Не менше 18 млн. грн. концесіонер планує виділити на ремонт та будівництво місцевих доріг та майданчиків для транспорту, який займається портовими вантажоперевезеннями. За умовами договору, трудовий колектив морського

порту залишитися на своїх посадах, плюс, буде укладено новий колективний договір з їх профспілкою строком на п'ять років. Договором передбачені інші трудові гарантії, серед яких дотримання належних умов оплати праці тощо.

Деякі автори зазначають підстави для критики прозорості конкурсів щодо передачі ДП «СК «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт» у концесію. Наприклад, як зазначають О.В. Собкевич та Є.В. Балашов, недопущення окремих суб'єктів до участі в конкурсі та судові позови про скасування його результатів викликають підозру, що інвестори з більш прийнятною ринковою пропозицією могли бути проігноровані. Утім, автори погоджуються, що скасування та перегляд результатів плюс проведення нового конкурсу мало б ще гірші наслідки для процесу передачі морських портів у концесію та інвестиційного клімату України [6, с. 4].

20 серпня 2020 року Мінінфраструктури відкрило конкурс для консультантів щодо розробки необхідних документів для передачі інфраструктурних об'єктів ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» в концесію. Зокрема, до передачі готується його залізнично-поромний комплекс (причали №№ 26-28) та перший і контейнерний термінали (причали №№ 1-6). Дані заходи відповідають Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [19], а також переліку пріоритетних для держави інвестиційних проєктів до 2023 року [20]. Після схвалення техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та конкурсної документації можна очікувати на укладення концесійного договору з переможцем конкурсу. Майбутня сума інвестицій в результаті успішної концесії за попередніми оцінками складає 150 млн. дол.

Українська влада планує продовжувати передавання морських портів у концесію й надалі. Наприклад, лунали міркування про передачу в концесію або приватну власність всіх портів країни впродовж наступних чотирьох років [21]. Наразі відомо, що слідом за концесіями в портах Чорноморська та Одеси планується укласти договори щодо інфраструктурних об'єктів у портах Бердянська та Ізмаїла [20].

Наша держава поки що знаходиться лише на початку використання таких механізмів державно-приватного партнерства як укладення концесійних договорів щодо об'єктів інфраструктури морських портів. Тим не менше, це має стати стимулом для зростання інвестиційної привабливості України.

Перспективним видається залучення муніципальної влади до взаємодії в розвитку портової інфраструктури, яка перебуває в концесії [22, с. 5]. Це має принести користь місцевим бюджетам внаслідок перерозподілу фінансування між ними та державними видатками. Зменшення бюрократизованості в цьому сенсі можна буде досягнути за рахунок зменшення одиниць в ланцюжку прийняття рішень, оскільки господарські питання вирішуватимуться на місцях. Автор також відмічає, що перехресна власність може стати в нагоді для збільшення ефективності портової інфраструктури, наприклад, як це роблять в портах Бразилії та Нідерландів [23].

Очікується, що використання концесій у морських портах України покращить їх прибутковість, збільшить товарообіг, сприятиме впровадженню інноваційних механізмів ведення бізнесу та роботи в порту, позитивно вплине на економічну ситуацію в регіонах, інвестиційну привабливість морських портів та інвестиційний клімат в країні. Разом з цим, ледве не найголовнішим очікуванням є наповнення державного та місцевих бюджетів коштами, які будуть вноситися концесіонерами відповідно до умов договору. Крім цього, очікується, що розбудова транспортної інфраструктури для вантажоперевезень позитивно вплине на логістику в регіонах.

Проєкти в сфері ДПП, зокрема, концесії, володіють перспективою збільшення рівня зайнятості населення, що в умовах кризи становить випереджальний економічний розвиток, адже сприяє реалізації господарських проєктів у майбутньому. Враховуючи, що концесії характеризуються довгостроковістю, вони можуть мати тривалий позитивний вплив на залучення робочої сили.

Багато буде залежати від ефективності проведення реформ, особливо, судової системи, тому що в умовах, коли інвестор не має впевненості в захищеності своїх акти-

вів, інвестиційна привабливість морських портів знижується, і навпаки – верховенство права та повага до права власності є тими гарантіями, яких за замовчуванням прагнуть великі підприємці [24, с. 105, 109].

Висновки і пропозиції. Світова практика показує, що укладення концесійних договорів щодо морських портів має здатність позитивно впливати на ряд факторів, зокрема, їх прибутковість, вантажообіг, інфраструктуру, логістику тощо. Перші українські порти були передані в концесію в 2020 році, тому ми знаходимося лише на початку використання цього досвіду. Гарною новиною є те, що українське законодавство містить достатню нормативно-правову базу для регулювання передачі морських портів у концесію. Наприклад, у 2019 році влада продемонструвала, що за наявності політичної волі в короткі терміни вона здатна узгодити необхідні документи (Закон «Про концесію»). Загалом, очікується, що передача українських морських портів у концесію сприятиме позитивній динаміці в економічній, соціальній та транспортній сферах. Однак такі перепони, як корупція, несправедлива судова та податкова система, неефективний менеджмент, слабка взаємодія між державою й приватними партнерами можуть стати на заваді реалізації концесійних проєктів у морських портах. Зменшення цих ризиків полягає в чіткому та прозорому розподілі відповідальності за реалізацію концесій між державою та концесіонером, фіксації необхідної для реалізації державно-приватного партнерства методології. Крім цього, пропонується звернути увагу на зменшення бюрократизованості процесу передачі об'єктів портової інфраструктури в концесію, контролювати оптимальне оподаткування концесіонерів та, через проведення прозорості та справедливої судової реформи із залученням міжнародних експертів, сприяти покращенню інвестиційного клімату в країні, верховенству права та захисту права власності.

Список використаної літератури

1. Tongzon J., Heng W. Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2005. № 5 (39). С. 405-424.
2. Лопушинський І.П., Смельянов В.М. Концесія в портовій галузі України як форма державно-приватного партнерства. *Public Administration and Regional Development*. 2021. № 11. С. 232-250. URL: <https://pard.mk.ua/index.php/journal/article/download/241/200>.
3. Marcou H. Public and private sectors in the delivery of public infrastructure: the case of the Channel Tunnel from an international perspective. *Environment and Planning C: Government and Policy*. 1993. № 1 (11). С. 1-18.
4. Oghojafor B.E.A., Kuye O.L., Alaneme G.C. Concession as a Strategic Tool for Ports Efficiency: An Assessment of the Nigerian Ports. *American Journal of Business and Management*. 2012. № 1 (4). С. 214-222. URL: <https://bit.ly/2UwwOHn>.
5. Ніколенко Л.М., Аягут Н.Г. Деякі питання застосування механізму концесії в портовій галузі: сучасний погляд. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 4 (73). С. 60-64. URL: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2020-73-4-60-64>.
6. Собкевич О.В., Белашов Є.В. Щодо передачі морських портів України в концесію. Національний інститут стратегічних досліджень. 2020. С. 1-6. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-08/kontsesiya-mor-portiv_0.pdf.
7. Власова В.П. Світовий досвід та перспективи впровадження державно-приватного партнерства в морських торговельних портах України. *Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки)*. 2014. № 4. С. 24-27. URL: <https://bit.ly/3kT8biS>.
8. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5-11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
9. Кудрицька Н.В. Зарубіжний досвід застосування концесії у морських портах. *Економіка. Фінанси. Право*. 2016. № 2 (1). С. 47-48. URL: <https://bit.ly/3iC23sx>.
10. Подолян Ю.О. Концесія як форма державно-приватного партнерства: аналіз чинного законодавства. *Dictum Factum*. 2020. № 1 (6). С. 58-67. URL: <http://df.duit.edu.ua/index.php/dictum/article/download/125/108>.
11. Пророчук М. Механізми державно-приватного партнерства у сфері інфраструктури: досвід держав ЄС. *Наукові перспективи*. 2020. № 5 (5). С. 209-221. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/download/66/66>.
12. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>.

13. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>.
14. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
15. Про управління об'єктами державної власності: Закон України від 21.09.2006 № 185-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16#Text>.
16. Земельний кодекс України: Закон України від 25.10.2001 № 2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>.
17. Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів: Постанова Кабінету Міністрів України; Методика, Перелік від 12.08.2020 № 706. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/706-2020-%D0%BF#Text>.
18. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
19. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 11.07.2013 № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>.
20. Про затвердження переліку пріоритетних для держави інвестиційних проектів до 2023 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; перелік від 16 грудня 2020 р. № 1581-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1581-2020-%D1%80#doc_info.
21. В. Криклій: «Наша мета на найближчі 4 роки – ми хочемо передати в концесію або в приватну власність всі порти». Економічна Правда. 12.12.2020. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/12/12/669109/>.
22. Горбаченко С. А. Перспективи залучення муніципалітетів до управління об'єктами портового господарства в Україні. *Ефективна економіка*. 2018. № 2. С. 1-6. URL: <http://ojs.dsau.dp.ua/index.php/efektyvna-ekonomika/article/download/1083/1002>.
23. OECD. Making ports competitive. The Competitiveness of Global Port-Cities. 2014. Paris: OECD Publishing. С. 69-109. URL: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-6-en>.
24. Венгуренко Т. Г., Плахотнюк В. В. Аналіз інвестиційної привабливості України. *Бизнес Информ*. 2020. № 4 (507). С. 103-111. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-investitsiynoi-privablivosti-ukrayini/pdf>.

References

1. Tongzon, J., & Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(5), 405-424.
2. Lopushynskyi, I., & Yemelianov, V. (2021). Concession in the port industry of Ukraine as a form of public-private partnership. *Public Administration and Regional Development*, 11, 232-250. URL: <https://pard.mk.ua/index.php/journal/article/download/241/200> [in Ukrainian].
3. Marcou, H. (1993). Public and private sectors in the delivery of public infrastructure: the case of the Channel Tunnel from an international perspective. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 11(1), 1-18.
4. Oghojafor, B.E.A., Kuye, O.L., & Alaneme, H.C. (2012). Concession as a Strategic Tool for Ports Efficiency: An Assessment of the Nigerian Ports. *American Journal of Business and Management*, 1(4), 214-222. URL: <https://bit.ly/2UwwOHn>.
5. Nikolenko, L., & Aiahut, N. (2020). Some issues of application of the concession mechanism in the port industry: a modern view. *Pravovyi chasopys Donbasu*, 4(73), 60-64. URL: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2020-73-4-60-64> [in Ukrainian].
6. Sobkevych, O., & Bielashov, Ye. (2020). Regarding the transfer of Ukrainian seaports to concession. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*, 1-6. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-08/kontsesiya-mor-portiv_0.pdf [in Ukrainian].
7. Vlasova, V. (2014). World experience and prospects for the implementation of public-private partnership in trade seaports of Ukraine. *Zbirnyk naukovykh prats Tavriiskoho derzhavnoho ahrotekhnolohichnoho universytetu (ekonomichni nauky)*, 4, 24-27. URL: <https://bit.ly/3kT8biS> [in Ukrainian].
8. Hryshova, I., & Diachenko, O. (2019). State policy of development of seaports of Ukraine in the context of development of international transport corridors. *Investysii: praktyka ta dosvid*, 13, 5-11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5 [in Ukrainian].
9. Kudrytska, N. (2016). Foreign experience of concession application in seaports. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, 2(1), 47-48. URL: <https://bit.ly/3iC23sx> [in Ukrainian].
10. Podolian, Yu. (2020). Concession as a form of public-private partnership: an analysis of current legislation. *Dictum Factum*, 1(6), 58-67. URL: <http://df.duit.edu.ua/index.php/dictum/article/download/125/108> [in Ukrainian].
11. Prorochuk, M. (2020). Mechanisms of public-private partnership in the field of infrastructure: the experience of EU countries. *Naukovi perspektyvy*, 5(5), 209-221. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/download/66/66> [in Ukrainian].

12. Verkhovna Rada of Ukraine (2019). The Law of Ukraine “On concession”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> [in Ukrainian].
13. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010). The Law of Ukraine “On state-private partnership”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> [in Ukrainian].
14. Verkhovna Rada of Ukraine. (2012). The Law of Ukraine “On seaports of Ukraine”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> [in Ukrainian].
15. Verkhovna Rada of Ukraine. (2006). The Law of Ukraine “On the management of objects of state property”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16#Text> [in Ukrainian].
16. Verkhovna Rada of Ukraine. (2001). The Land Code of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> [in Ukrainian].
17. Kabinet Ministriv of Ukraine. (2020). The Decree “On the approval of the Methodology of calculation of concession payments”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/706-2020-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
18. Verkhovna Rada of Ukraine (2003). The Commercial Code of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> [in Ukrainian].
19. Kabinet Ministriv of Ukraine. (2013). The Decree “On approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
20. Kabinet Ministriv of Ukraine. (2020). The Decree “On approval of the list of priority investment projects for the state for the period up to 2023”. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1581-2020-%D1%80#doc_info [in Ukrainian].
21. Ekonomichna Pravda. (December 12, 2020). Kryklii: “Our goal for the next 4 years is to transfer all ports to concession or private ownership”. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/12/12/669109/> [in Ukrainian].
22. Horbachenko, S. (2018). Prospects for involving municipalities in the management of port facilities in Ukraine. *Efektivna ekonomika*, 2, 1-6. URL: <http://ojs.dsau.dp.ua/index.php/efektivna-ekonomika/article/download/1083/1002> [in Ukrainian].
23. OECD. (2014). Making ports competitive. In *The Competitiveness of Global Port-Cities* (pp. 69-109). Paris: OECD Publishing. URL: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-6-en>.
24. Venhurenko, T., & Plakhotniuk, V. (2020). Analysis of investment attractiveness of Ukraine. *Biznes Inform*, 4(507), 103-111. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-investitsynoyi-privablivosti-ukrayini/pdf> [in Ukrainian].

Стаття надійшла 15.10.2021 р.

А. О. Сурилова, асистентка

Национальный университет «Одесская морская академия»

Кафедра морского права

ул. Дидрихсона, 8, Одесса, 65029, Украина

e-mail: makarevichn95@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8819-0483>

КОНЦЕССИЯ В МОРСКИХ ПОРТАХ УКРАИНЫ: ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Резюме

Передача портов в концессию является успешной мировой практикой для оптимизации процессов в портах с целью увеличения их доходности. Известно, что почти все крупнейшие порты мира находятся в концессии, что способствует развитию их инфраструктуры и увеличению перевалки грузов. Однако в Украине концессия морских портов долгое время оставалась лишь перспективой на бумаге и в реальной практике не применялась. С приходом новой президентской администрации, одной из первых задач была поставлена оптимизация транспортной инфраструктуры страны, что означало, в частности, передачу морских портов в концессию. В статье мы рассмотрели главные аспекты передачи морских портов Украины в концессию. Уделено внимание понятию концессии, его основным признакам. Мы привели примеры трактовки концессии с разных точек зрения, среди которых отличаются юридическая, экономическая и логистическая интерпретации.

Также было рассмотрено соотношение концессии с понятием государственно-частного партнерства. В этом аспекте, мы приводим соответствующую нормативно-правовую базу, среди которой особенно выделяются Законы Украины «О государственно-

частном партнерстве» и «О концессии». Мы утверждаем, что существует необходимый уровень правового регулирования для внедрения концессионных механизмов в морских портах Украины. В исследовании приняты во внимание реальные примеры заключения концессионных договоров касательно морских портов Украины. Например, проанализирована ситуация вокруг заключения концессионных договоров по морским портам в городах Николаев и Херсон. Кроме того, установлено, что развитие концессий является перспективным направлением реализации государственной политики. Посредством концессий возможно привлечение финансирования в инфраструктуру морских портов, создание рабочих мест, наполнение государственного бюджета, помощь органам местного самоуправления. Однако для реализации всего потенциала концессий необходимо принять меры по созданию благоприятного инвестиционного климата, привлекательных условий для частных инвесторов-концессионеров, в частности, путем совершенствования судебной системы, защиты права собственности, налогообложения и публичного управления.

Ключевые слова: морские порты, государственно-частное партнерство, концессия, портовая инфраструктура, концессионный договор.

A. O. Surilova, Assistant
National University «Odessa Maritime Academy»
The Department of Maritime Law
Didrikhson str., 8, Odessa, 65029, Ukraine
e-mail: makarevichn95@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8819-0483>

CONCESSION IN THE SEAPORTS OF UKRAINE: EXPERIENCE AND PROSPECTS

Summary

Seaports concession is a successful global practice for optimizing processes in ports to increase their profitability. Almost all the largest seaports in the world remain in concession. It contributes to the development of their infrastructure and increases cargo handling. However, in Ukraine, seaports concession has long remained only a prospect and has not been applied in practice. With the arrival of the new presidential administration, one of its first tasks was to optimize the country's transport infrastructure, which meant, in particular, seaports concession. In this article, we consider the main aspects of seaport concession in Ukraine. We used general scientific method, formal-legal method, and analysis and synthesis for our research. We paid attention to the concept of concession and its main features. We gave examples of interpretation of the concession from different points of view. Among them are legal, economic, and logistical interpretations. We considered the correlation of the concession with the concept of public-private partnership. We provided the relevant legal framework in this aspect. For example, we analyzed the Laws of Ukraine "On Public-Private Partnership" and "On Concession". In conclusion, we argued that there is a necessary level of legal regulation for the implementation of concession mechanisms in seaports of Ukraine. In addition, the study takes into account real examples of concession agreements for seaports in Ukraine. For example, we analyzed the situation with the conclusion of concession agreements for seaports in Mykolayiv and Kherson. We established that the development of concessions is a promising area of public policy. With their help, it is possible to attract funding for the infrastructure of seaports, create jobs, fill the state budget, help local governments. However, to realize the full potential of concessions, it is necessary to take measures to create a favorable investment climate, attractive conditions for private investors-concessionaires, in particular, by improving the judiciary, taxation, public administration, and protect property rights.

Keywords: seaports, public-private partnership, concession, port infrastructure, concession agreement.