



УДК 339.727:656.615(477/045)

**CONCESSION APPROACH IN INVESTMENT ATTRACTION AS A
STIMULATOR OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN PORTS
КОНЦЕСІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ЯК СТИМУЛЯТОР
РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ****Volovyk O.I. / Воловик О. І.***senior lecturer of the logistics department / старший викладач кафедри логістики*

ORCID: 0000-0001-7718-8732

Dzanguntinov A.M. / Джангутінов А. М.*Student / студент***Semenova A.O. / Семенова А. О.***Student / студент**National Aviation University, Kiev, Komarov avenue 1, 03058**Національний авіаційний університет, Київ, пр. Космонавта Комарова 1, 03058*

Анотація: В данній роботі описуються елементи світової практики розвитку приватного портового бізнесу та приклади успішної її реалізації у країнах, що розвиваються, проведений детальний опис української портової інфраструктури, описані основні положення Закону України «Про морські порти України», проведений математичний аналіз економічної сумісності здачі у концесію стивідорної компанії «Ольвія».

Ключові слова: концесія, порт, інвестиція, закон, економіка.

Вступ

Порти є найважливішим елементом національної транспортної інфраструктури не тільки тому, що вони об'єднують торговельних партнерів, чим забезпечують попит на транспортні послуги, але й тому, що вони справляють ефект мультиплікатора для національного благополуччя як торговельні ворота пункту залучення комерційної інфраструктури у вигляді банків, кредитних установ, інвестиційних агенцій, тощо. Починаючи з останньої чверті ХХ століття, концепція порту рухалася до того, щоб стати невід'ємною частиною глобального мультимодального логістичного ланцюга, а зовнішня приватна діяльність стояла на передньому плані прогресуючого руху. Однак чи йде Україна в ногу з рештою світу?

Метою дослідження є підвищення розуміння портової політики в Україні, її стратегії та реалізації. Беручи до уваги вдосконалення участі країни у глобальному транспортному процесі, чітке бачення концепції сучасної гавані разом з відповідними діями для здійснення планів є необхідними для сприяння взаємодії національного бізнесу із зовнішніми ринками. Відповідно, метою дослідження передбачає доцільність залучення іноземного капіталу в проекти модернізації та розширення на українських портових об'єктах.

Основна методологія проведення послідовного аналізу - це спостереження за оголошеною урядовою політикою та інтересами інвесторів. Введені дані згодом оцінюються відповідно до найбільш успішних моделей за кордоном, і на основі результатів порівняння робиться висновок про близькість національної програми. З метою проведення власного дослідження щодо економічної доцільності закордонних приватних інвестицій у національну портову



інфраструктуру данна робота містить математичні розрахунки, що базуються на складанні прогнозу через сопереження кореляцій та виведення кінцевого результату виходячи з двох показників з різною вагою, застосовуючи теорію вірогідності.

Актуальність роботи охоплює декілька аспектів. По-перше, розвиток сучасних форм державно-приватного партнерства шляхом використання довгострокових концесійних відносин сприяє розвитку всієї сфери мультимодальних транспортних систем. По-друге, для економіки України використання приватних коштів для реалізації інноваційних проектів стратегічного значення є ефективним методом залучення інвестицій венчурних фондів, бізнес-ангелів, фанд-райзерів, тощо. По-третє, одним з актуальних напрямків логістичної діяльності є формування колоній портів, що об'єднують можливості каботажного та дальнього мореплавства.

Основний текст

Світові тенденції щодо розвитку портової інфраструктури

Глобалізація сприяла розвитку мереж і привела до появи розширених ланцюгів поставок. Порти, як незалежна частина транспортного процесу, стали невід'ємною складовою таких ланцюгів, які мають міцний зв'язок із кінцевими постачальниками. Як наслідок, головні портові оператори стикаються з проблемою забезпечення згуртованості між портовими спорудами з інфраструктурою внутрішніх районів, логістичними процесами та ринком загалом. Шляхи, якими порт досягає конкурентних переваг, включають в себе інвестиції в обладнання, площу, інфраструктуру та нові активи, а також упорядкування оперативної діяльності та розвиток внутрішніх територій мереж.

З метою визначення напрямків прогресу у сфері портових операцій, необхідно визначити відповідну сферу діяльності у гавані, що пов'язана зі стратегією компанії. Оскільки інтеграція стала основною концепцією портової стратегії XXI сторіччя, Бернс (2014, стор. 43) визначає такі галузі, як вантажообробка та зберігання, обмін інформацією між департаментами, установи, залучені партії та бізнес, а також створення інформаційних мереж та програмного забезпечення, що охоплює весь ланцюжок поставок, як найважливіших векторів розвитку портів. Отже, існуюча стратегія оперативного прогресу зосереджена на забезпеченні зв'язку та гладкої координації між сегментами ланцюга поставок.

Зі стратегічної точки зору, Шен (2017) в інтерв'ю з Джеррі Йімом, генеральним директором Hutchison Ports Holding, розкрив основні принципи портових інвестицій та кооперації, що впроваджуються у компанії. На думку менеджера, "при розгляді портових інвестицій в даний час, частка шлюзового трафіку є основним визначником. Якщо це суто перевантаження, то ризики дуже великі." Суворий погляд на перевантажувальні вузли виправданий великою мінливістю через залежність від зовнішнього ринку завдяки таким факторам, як попит та існуючі обмеження. Отже, Hutchison Ports зосереджуються переважно на портах шлюзу з найбільшою кількістю вантажів, що прямують до внутрішнього ринку країни-імпортера на рівні 80 відсотків вантажообігу.



Переконливим прикладом описаного підходу є порт Лаем Чабанг в Таїланді. Нещодавно споруда отримала унікальну повністю дистанційно керовану систему гумово-шинних і набережних козлових кранів, останній з яких є одним з найбільших у світі, завдяки чому судно Ocean Network Express 14000-TEU могло зайти у тайський порт. За прогнозами, ця технологія призведе до підвищення експлуатаційної ефективності, стандартів безпеки та сприятливого робочого середовища. Особливою перевагою об'єкта, що експлуатується в Хатчисоні, є його розташування поблизу столиці країни з міцним залізничним сполученням. Порт Лаем Чабанг також отримав систему електронного відстеження. Очікується, що потужність збільшиться до 13 мільйонів TEU, демонструючи зростання на 40 відсотків.

Основні активи компанії в Європі знаходяться у Великобританії. Поряд із головним об'єктом у Фелікстоу, Холдингу належить термінал Темзспорт на південному сході Лондона, який здійснив перепланування і став об'єктом, орієнтованим переважно на важкогабаритні вантажі. За даними Портеру (2016), зміна спеціалізації було спричинене невдалою конкуренцією з терміналом Тілбері та будівництвом порту «Лондон Гейтвей»; цей недолік спричинявся поганою залізничною та дорожньою інфраструктурою. Відповідаючи на поточне питання Brexit, позиція компанії видається дуже впевненою у гнучкості власних портів, операцій та ланцюгів поставок, тим самим заперечуючи сумніви щодо готовності британських гавань до очікуваних викликів. Що стосується інших місць у Європі, портам Хатчисон нещодавно було надано дозвіл на експлуатацію нового стокгольмського порту Норвік у Ніньясхамні, за 60 км на південь від Стокгольма. Єдиний глибоководний термінал на східному узбережжі Швеції планується розпочати обробку вантажів в 2020 році з очікуваною пропускнуою здатністю 450 000 TEU щорічно (Бейкер, 2017).

Основний розвиток було виявлено на Близькому Сході, зокрема в Іраку та Об'єднаних Арабських Еміратах. Порти Хатчисон підписали угоду про управління портовою діяльністю в порту Аль Макал у Басрі завдяки співпраці з управлінням порту Північної Америки та Західної Азії. Це рішення було частиною регіональної стратегії компанії, оскільки Басра історично був воротом до країни (Найтінгейл, 2017). Порти Хатчисон отримали 25-річну концесію в порту Сакр в Рас-Аль-Хайма, розташованому неподалік від вільної зони морського міста РАК. За даними Тана (2017), новий об'єкт 350000 TEU має сильну експортну орієнтацію та надає зручний доступ до міжнародних ринків виробникам кераміки, фармацевтичних препаратів, скла, цементу, щебеню та інших виробів.

Сучасний стан та проблеми української портової інфраструктури

На континентальній частині України у Чорноморському та Азовському басейнах, а також в дельті р. Дунай розташовані 13 морських портів: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, сукупна потужність вантажопереробки яких становить 240 млн. тон на рік. Протяжність причального фронту морських портів складає близько 43 км, а довжина каналів



(Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровський-лиманський канал (БДЛК) та Глибоководний судновий хід (ГСХ) р. Дунай – Чорне море через гирло Бистре) становить 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

Найбільшими серед морських портів України, на сьогодні, є порти Южний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на долю яких припадає близько 80% від загальної потужності морських портів України. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна, в тому числі, із залученням для надання послуг суб'єктами господарювання недержавної форми власності. Інші морські порти України, на сьогодні, можуть приймати судна із меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків, в переважній більшості, забезпечується стивідорними компаніями державної форми власності.

В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», ПанЄвропейський № 9 та інші. Обслуговування контейнерних ліній наразі забезпечується контейнерними терміналами, що знаходяться в портах Одеси, Чорноморська та Южного з їх сукупною потужністю 3 130 тис. TEU на рік. Вказаний обсяг найближчим часом буде збільшено на 600 тис. TEU завдяки новостворюваним потужностям контейнерного терміналу на Карантинному молі Одеського морського порту. Обслуговування пасажирських і круїзних суден на міжнародному та внутрішньому сполученні здійснюється морськими вокзалами у портов Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом в м. Вилково), а також пасажирського комплексу в морському порту Одеса. Проведене дослідження орієнтовано на удосконалення розуміння портової політики в Україні, її стратегії та реалізації. Таким чином, дослідження передбачає доцільність залучення іноземного капіталу в проекти модернізації та розвиток українських портових об'єктів.

Портова галузь відіграє ключову роль у зростанні української економіки та є частиною транспортної системи ЄС: загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України, за даними останньої звітності, становив щонайменше 1,7 млрд доларів США, що дорівнює 2 % внутрішнього валового продукту країни.

Згідно з статистичними даними Міністерство інфраструктури України отримало трохи більше ніж 3 млрд. грн. з держбюджету у 2019 році. На апарат МІУ пішло 477 млн грн, з яких 113 млн грн - на загальне керівництво та управління у сфері інфраструктури, 163 млн грн - на забезпечення експлуатаційно безпечного стану судноплавних шлюзів, а керівництву та управлінню у сфері морського та річкового транспорту – 49 млн грн.

У 2019 році Адміністрація морських портів України планує завершити п'ять великих інфраструктурних проектів у п'яти портах. Понад 3,5 млрд грн інвестовано АМПУ в розвиток портової інфраструктури, що перевищує обсяг інвестицій в 3,3 рази порівняно з 2015 роком. Понад 100 млн доларів інвестовано АМПУ в розвиток портів за останні два роки. У найближчі роки портова галузь України планує залучити 926,65 млн. доларів. Найбільша



частка цієї суми це проекти державно-приватного партнерства та тридцять із них мають залучити більш ніж один мільярд доларів.

Зміни, однак, почалися після того, як новий уряд затвердив попередні призначення в Міністерстві інфраструктури. Так, зокрема, було визначено два ключових напрямків: 1) приватизація всіх об'єктів, які знаходяться в державній власності, та 2) передача в концесію державних об'єктів стратегічного призначення. У випадку концесії надходження зростуть мінімум в 2,5-3 рази, державне майно буде управлятися провідними світовими компаніями, які будуть зацікавлені інвестувати власні кошти для того, щоб розвивати виробничу базу, створювати нові робочі місця, а отже, отримувати більше прибутку. В підсумку держава отримує вагомий ефект від залучення інвестицій провідних компаній. На сьогодні портова галузь стоїть перед викликом впровадження такої моделі інвестування та господарювання. Так, в рамках вимог діючого Закону України «Про концесії», вживаються заходи із формування конкурсної комісії для визначення концесіонера для державного майна ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», а також заходи щодо ініціювання концесійних проектів у морських портах «Південний» та «Чорноморськ». Реалізація концесійних проектів також передбачена індикативним інвестиційним планом TEN-T [2, с. 5], який покликаний підкреслити важливість безпеки дорожнього руху, а також цифрових рішень в нових проектах і привести стандарти проектування у відповідність з існуючою практикою ЄС.

Основні переваги концесії для України полягають в тому, що концесіонер здійснює всі витрати з фінансування, управління та ремонту об'єктів під його керівництвом, тому знімається фінансове навантаження з держави; здійснюється поповнення бюджету за допомогою концесійних платежів; встановлюються довготривалі, стабільні відносини між державою та концесіонером; дозволяється залучати іноземний капітал без втрати контролю над об'єктами.

Недоліки полягають в тому, що частина ризиків переходить до держави та концесіонер може вимагати повернення грошей, оскільки держава як його партнер несе відповідальність за підтримання мінімального рівня рентабельності.

Незважаючи на те, що амбіційні претензії щодо початку концесійних процесів у великих українських портах не висловлювались, жодних подальших дій не було вжито, незважаючи на інтерес світових гравців, включаючи Хатчісона. Однак, все ж таки, управління морських портів України покликане поступово перейти до концепції порту орендодавця, на першому етапі - приватизація стивідорних компаній у портов Ольвія та Херсон. Поставлена мета - ліквідувати будь-які форми державних стивідорних послуг до 2030 року. Наприклад, порт «Ольвія», який може одним з найперших потрапити під проект концесії, може приносити державі мінімум 87 мільйонів гривень пені на рік. Нині портом зацікавлені кілька підприємств – один з найбільших експортерів «Нібулон» і китайський портовий оператор China Harbour. Протягом перших трьох років в "Ольвії" планується побудувати новий зерновий термінал



потужністю 2 млн тонн / рік (інвестиції 1,56 млрд грн), а в порту "Херсон" провести невідкладне оновлення активів (інвестиції 216 млн грн).

Таким чином можна зробити висновок, що українські порти мають не змагатися між собою, а конкурувати з європейськими та світовими портами. Завдяки концесіям, країна може протягом 3-4 років відновити застарілу транспортну інфраструктуру, незадовільний стан якої є перешкодою для використання величезного транзитного потенціалу України.

Юридичні аспекти впровадження концесійного механізму

Основи приватизації об'єктів портової інфраструктури були закладені в Законі України «Про морські порти України», який набрав чинності 13.06.2013 р. та розділив об'єкти портової інфраструктури на стратегічні (не підлягають приватизації) та нестратегічні (підлягають приватизації). Однак через недосконалість законодавчого регулювання та перебування всіх портів у Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, затвердженого однойменним Законом України №847-XIV від 07.07.1999 р., приватизація так і не запрацювала.

Прийнятий у 2018 р. Закон України «Про приватизацію державного та комунального майна» вдосконалив та систематизував законодавство, зокрема передбачив можливість приватизації окремого індивідуально визначеного майна, що є найбільш прийнятним сценарієм для більшості портів з огляду на існування орендних відносин. Проте глобальних змін у системі не відбулося — питання приватизації портів так і залишилося невирішеним.

02.10.2019 р. відбулася важлива подія у реформуванні системи приватизації — Парламент прийняв Закон України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації», який набрав чинності 20.10.2019 р. У пояснювальній записці до Закону зазначено, що Перелік містить інформацію, яка втратила актуальність у частині найменувань органів державного управління та підприємств, а також не містить підстав для включення їх до переліків. Таким чином, формальні перепони до приватизації об'єктів портової інфраструктури наразі відсутні, а тому подальший розвиток процесу залежить, передусім, від політичної волі керівництва держави.

Позиція Міністра економіки полягає в тому, що стратегічно важливі підприємства державної форми власності не будуть приватизовані. З огляду на цей критерій, морські порти не підлягають приватизації, оскільки включені до переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави (Постанова КМУ від 04.03.2015 р. №83). Останні публічні виступи Міністра інфраструктури у контексті розвитку портового сектору також свідчать про надання переваги концесії над приватизацією. У будь-якому випадку, більш предметно оцінити перспективи приватизації портів можна буде після 01.12.2019 р., коли Уряд виконає доручення Президента щодо формування та включення Фонду державного майна України (ФДМУ) до переліку підприємств для проведення малої приватизації.

В усьому світі концесія вважається однією з найбільш поширених, ефективних та прогресивних форм державно-приватного партнерства (ДПП).



Для держави концесія завжди виступає інструментом економічного зростання та підвищення рівня ринкової конкуренції, залучення управлінських ресурсів, новітньої техніки, технології та сучасної організації виробничих процесів за умов зменшення бюджетних витрат. Інвестор також зацікавлений у концесії з огляду на можливість розподілу ризиків, гарантій захисту прав концесіонера, покладення на державу обов'язків щодо сприяння реалізації проектів.

Найбільш масштабними концесійними проектами в новітній історії є тунель під протокою Ла-Манш (дата укладення договору — 1986 р., обсяг інвестицій — GBP 9 млрд, строк концесії — 99 років), Міжнародний аеропорт Кай Так, Гонконг (1994 р., USD 20 млрд), автомобільна дорога 407 Express Toll Route, Канада (1999 р., USD 3.1 млрд, на 99 років).

На сьогодні близько 83% проектів ДПП портової галузі були реалізовані саме у формі концесії. Серед успішних прикладів можна назвати будівництво нового контейнерного терміналу в порту Самсун, Туреччина (2008 р., USD 125.2 млн, на 36 років), модернізацію трьох терміналів у порту Бургас, Болгарія (2013 р., USD 127 млн, на 35 років), будівництво контейнерного терміналу в порту Константа, Румунія (2003 р., USD 100 млн, на 46 років). У 1993 р. чотири державні порти в Колумбії були передані в концесію приватному партнеру, що підвищило конкуренцію, а також якість послуг та умов роботи докерів. Концесія мексиканських портів у середині 1990 рр. допомогла гідно конкурувати з південними портами США, забравши у них частину вантажопотоку завдяки економічно привабливим тарифам на перевалку.

За даними ФДМУ, в Україні за весь час було укладено 144 договори концесії, з яких 136 стосувалися об'єктів комунальної власності та лише 8 — державної власності у сфері автомобільних доріг, енергетики та вугільної промисловості, при цьому обидва договори щодо будівництва автодоріг були припинені незадовго після їх підписання на початок 2000 рр. Такі невтішні дані Фонду чітко свідчать про те, що на відміну від світового досвіду, механізм концесії в Україні фактично не працював, адже за весь час не було реалізовано жодного масштабного інфраструктурного проекту. Причини полягали у застарілості та неузгодженості концесійного законодавства, відсутності чітких та зрозумілих правил, а також надмірній бюрократизації.

Нарешті, 03.10.2019 р. Парламент прийняв довгоочікуваний та вистражданий Закон про концесію №155-ІХ, який набрав чинності 20.10.2019 р. Закон передбачає низку новацій та змін до законодавства, що мають реанімувати механізм концесії, створивши умови для інвестування, насамперед, у морські та річкові порти, автомобільні дороги, аеропорти. Описане вище законодавче регулювання питань приватизації та концесії систематизовано у табл. 1.

Наразі абсолютна більшість проектів ДПП в українських портах здійснюється на основі договорів оренди державного нерухомого майна, однак така форма є застарілою та передбачає пасивне користування об'єктами оренди з достатньо обмеженими правами та можливостями орендаря щодо їх поліпшення та модернізації. Суттєва зношеність основних засобів в українських портах не дозволяє орендарям ефективно використовувати



Таблиця 1

Законодавча база концесійної активності в українських портах

Законодавча основа приватизації портів України	Законодавча перешкода приватизації	Законодавча основа здачі портів України у концесію
Закон України «Про морські порти України», який набрав чинності 13.06.2013 р.- розділив об'єкти портової інфраструктури на стратегічні (не підлягають приватизації) та нестратегічні (підлягають приватизації).	Закон України №847 XIV від 07.07.1999 р.- порти включені у Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації - СКАСОВАНО 20.10.2019	Закон про концесію №155 IX від 20.10.2019 р.- низку новацій та змін до законодавства, що мають реанімувати механізм концесії, створивши умови для інвестування, насамперед, у морські та річкові порти, автомобільні дороги, аеропорти.

(авторська розробка)

орендоване майно, а процедура отримання згоди ФДМУ на здійснення невід'ємних покращень затягується на багато років. Окрім того, відсутність прав на землю не дозволяє орендарям проводити реконструкцію та нове будівництво об'єктів. За таких умов питання щодо переходу до концесії шляхом прямих переговорів є дуже актуальним для багатьох портовиків.

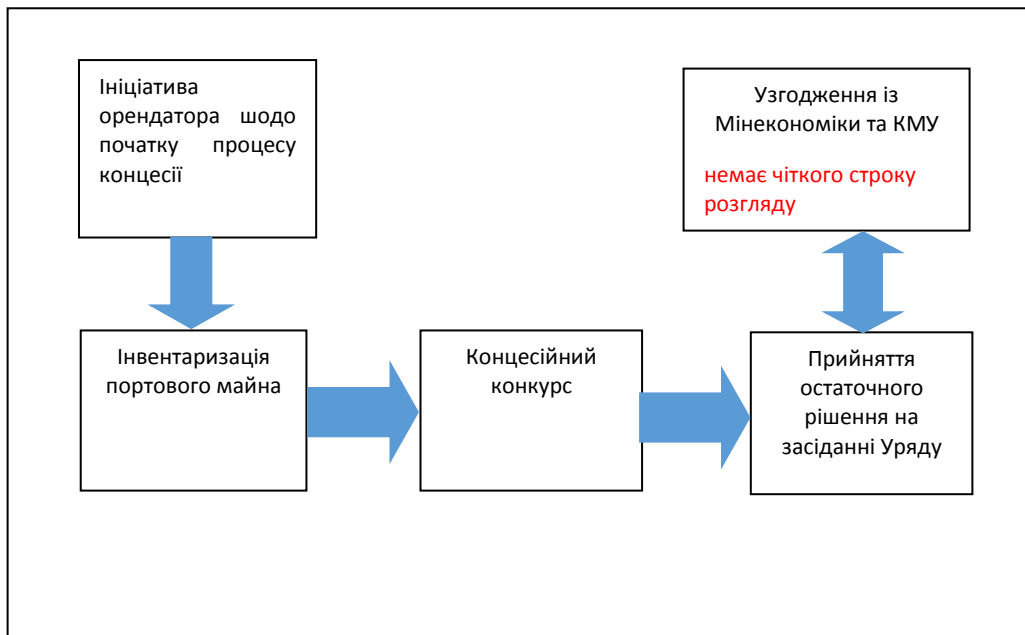
В Законі чітко регламентовані дії, які необхідно виконати усім зацікавленим сторонам договору, для реалізації механізму трансформації оренди в концесію. Ініціатором процедури може бути виключно орендар, а остаточне рішення про перехід до концесії приймається на засіданні Уряду за умови попереднього погодження Мінекономіки висновку про доцільність здійснення ДПП. Проте суттєвим недоліком Закону є відсутність строків для розгляду матеріалів Мінекономіки та КМУ, що приховує в собі ризик затягування процедури на невизначений строк.

Важливим етапом трансформації є проведення інвентаризації майна, що входить до складу об'єкта оренди. Невід'ємні поліпшення, незалежно від наявності або відсутності згоди Фонду, є державною власністю за умови передачі таких покращень, нових речей, об'єктів у концесію. Вартість зазначених поліпшень не враховується при визначенні розміру концесійного платежу. У разі укладення концесійного договору невід'ємні поліпшення, здійснені за згодою Фонду, не підлягають компенсації. Блок-схема на мал. 1 дає спрощену уяву про процес здачі портової інфраструктури в концесію відповідно до чинного законодавства.

Договір оренди вважається припиненим з моменту укладення концесійного договору. Якщо об'єктом концесії є частина орендованого майна, договір припиняється у відповідній частині. При цьому Законом не передбачена необхідність повернення майна орендодавцю за актом, що є вдалим рішенням, з



огляду на можливе затягування процесу з боку Фонду.



Мал. 1. Процес переходу порту у концесію відповідно до Закону про концесію №155 ІХ від 20.10.2019 р. (Джерело: авторська розробка)

Важливим положенням Закону є прямо встановлена можливість передання у заставу майнових прав за концесійним договором, однак виключно усього комплексу таких прав за умови погодженням з концесієдавцем. До того ж звернення стягнення на предмет застави здійснюється виключно шляхом заміни концесіонера та реалізується підписанням додаткової угоди між концесієдавцем та новим концесіонером.

Закон передбачає надання в оренду концесіонеру земельних ділянок державної або комунальної власності на строк дії договору, необхідних для реалізації концесійного проекту. Уповноважені органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування зобов'язані передати концесіонеру в користування земельну ділянку (ділянки), визначену концесійним договором. Відповідні зміни були внесені до Земельного кодексу. Порядок забезпечення земельними ділянками для реалізації проекту та їх детальний перелік Закон відносить до істотних умов концесійного договору.

Закон передбачає право сторін вільно обрати механізм вирішення спорів за бажанням сторін, включаючи медіацію, експертну оцінку, національний або міжнародний комерційний чи інвестиційний арбітраж, у тому числі арбітраж за місцезнаходженням однієї з сторін за кордоном.

Враховуючи реформування судової влади та певні нестабільні процеси в судочинстві, такий крок є абсолютно виправданим, адже гарантія справедливого судового розгляду є однією з перших вимог інвестора. Концесійний договір регулюється законодавством України, проте конструкція норми дозволяє застосувати інше регламентні норми, ймовірно, щодо регулювання його окремих положень.

Підсумовуючи, можемо стверджувати, що Закон містить низку позитивних



та прогресивних положень, що відповідають світовій практиці регулювання концесійних правовідносин. Окрім прийняття прогресивного Закону, про пріоритет концесійного сценарію розвитку портів свідчать також такі документи як положення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. та нещодавнє оголошення Мінінфраструктури концесійних конкурсів щодо державних стивідорів «Ольвія» та Херсонський морський порт, до яких прикута увага усього портового співтовариства. За попередніми оцінками, в межах реалізації проектів планується залучити інвестиції в розмірі 250-280 млн доларів США. Успішне проведення концесійних конкурсів та вдалий початок реалізації пілотних проектів стане ласим шматком для інвесторів та продемонструє готовність держави до системних змін у портовому секторі.

Економіко-математичні обґрунтування рентабельності концесії

Задля проведення оцінки рентабельності інвестицій в інфраструктуру українських портів, проводиться аналіз даних та прогноз розвитку гавані. Тендерна інформація для приваблення капіталу представлена на сайтах портів, які держава планує здати в концесію. Таким чином, для проведення реалістичного оцінювання майбутнього зросту та практики подібних вимірювань, у цій роботі розглядається потенціал залучення приватного сектора у діяльність ДП "Стивідорна компанія "Ольвія". Приведені дані демонструють зріст показників 2023 року порівняно з 2018.

Для отримання кінцевих результатів що відображають дійсну ситуацію щодо економічної обґрунтованості інвестування у Миколаївський порт, варто визначити головні критерії, які цікавлять бізнес при прийнятті відповідного рішення. Виходячи із головного показника розвитку порту, а також із комерційної спрямованості залучення приватного капіталу, головними критеріями економічного потенціалу гавані є товарообіг та щорічна прибутковість.

Оскільки останній показник має пряму залежність від кількості наданих послуг, то задля його точної оцінки необхідно точно спрогнозувати зростання річної кількості вантажу, що проходять через термінал в Ольвії. Два фактори сприяють покращенню відповідного індикатора: пропускна спроможність терміналу та економічний прогноз щодо росту експорту та імпорту. Відповідно до даних, доступних на сайті «Стивідорної компанії «Ольвія», станом на 2018 рік термінал міг обробляти до 2570 тис. тон вантажу щорічно. Станом на 2023 рік, об'єм планується збільшити до 9 млн. тон. Відповідно, пропускна спроможність має зрости на $9 \div 2,57 \times 100\% = 350,20\%$.

З оглядом на дані вантажообігу з 2010 року (Табл. 2), порт Ольвії має потенціал до зросту та залучення нових потужностей, що виражається через високий показник утилізації. Даний індикатор рахується за формулою $\text{Річний_товарообіг} \div \text{Максимальний_товарообіг} \times 100\%$. Зменшення показнику у 2012-2013 та 2018 пов'язаний із зовнішніми умовами ринку та балансу попиту і пропозиції, характерні для насипних вантажів та металу, тому тимчасове падіння не має прямого зв'язку із особливостями функціонування порту.



Таблиця 2

Утилізація інфраструктури порту «Ольвія»

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вантаж ообіг, т	2475 152,9	2424 996,5	21531 81,2	18432 46,6	24113 13,0	24503 00	2213 200	2510 100	21709 00
Утиліз ація, %	96,3 %	94,4 %	83,8%	71,7%	93,8%	95,3%	86,1 %	97,7 %	84,5%

(авторська розробка)

Окрім зросту пропускної спроможності, задля детального економічного аналізу треба враховувати ринкові умови, що сприяють зросту вантажообігу. Характерною ознакою порту «Ольвія» є його спрямованість на експорт, що станом на 2014 рік посягав 97% частку сукупного товарообігу гавані. Щодо структури експорту, найбільший об'єм приходить на Сляби, заготовки, арматури, а також на мінерально-будівельні матеріали (83,6% експорту у 2014 році). Варто відзначити, що структура експорту терміналу «Ольвія» має спільну структуру із загальноукраїнським експортом, оскільки на експорт насипних вантажів, металів та обладнання у 2018 році приходилось 74.3% національного експорту. Даний факт дозволяє використовувати прогноз щодо зросту експорту України у наступний п'ятирічний період задля передбачення зросту товарообігу порту «Ольвія». Дані Міжнародного Валютного Фонду щодо очікуваного зросту продажу українських товарів закордоном наведено у Табл. 3.

Таблиця 3

Розвиток українського експорту товарів

(авторська розробка)

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Зріст, %	- 14,65%	- 10,59%	- 11,87%	-3,55%	7,79%	3,91%	4,72%	3,89%	4,62%	5,61%	6,19%	5,47%

Об'єм експорту у 2018 році складав 47,4 мільярди доларів США [4]. Використовуючи дані Табл. 2, прораховуються прогнозовані дані на наступні п'ять років за формулою:

$$Експорт_{наступний_рік} = Експорт_{попередній_рік} + \frac{Експорт_{попередній_рік} \times \text{відсоток_зросту}}{100\%}$$

Вихідні дані, отримані в результаті описаного вище рахування, наведені у Табл. 4 та візуалізована на мал. 2.

Таблиця 4

Обсяг українського експорту, млрд. дол. США

Рік	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Експорт	47,4	49,6	51,6	53,9	57,0	60,5	63,8

(авторська розробка)



Мал. 2. Прогнозований зріст українського експорту на 2018-2024 р., млрд. дол. США (авторська розробка)

Задля отримання остаточних даних щодо зросту у вибраний період з 2018 по 2023 роки, необхідно вирахувати процент зросту за формулою

$$\text{Процент зросту експорту} = \frac{\text{Обсяг експорту у 2023 р.} - \text{Обсяг експорту у 2018 р.}}{\text{Обсяг експорту у 2018 р.}} \times 100\%$$

Виходячи з даних, отриманих у таблиці, прогнозований зріст національного експорту у період з 2018 по 2023 р. становить 27,6%.

Виходячи з виведених даних, прогноз зросту можна вивести на основі двох головних показників: зросту пропускнуї спроможності, або 350,2% та відповідно зросту експорту - 27,6%.

Оскільки верхня планка розвитку пов'язана із поведінкою експортерів та багатьма іншими внутрішніми та зовнішніми факторами, зокрема політичною ситуацією, зростом вироблення продукції, попитом на закордонних ринках, важко спрогнозувати точно вірогідність подібного прогресу. Хоча дані зміни об'ємів експорту є більш реалістичними та мають достатню кореляцію із інформацією про зміну вантажообігу. Для виведення остаточного прогнозу зросту товарообігу пропонується застосувати теорію вірогідності, оцінюючи можливість відповідності із зростом експорту у 0.95 та можливість відповідності із зростом пропускнуї спроможності у 0.05. Відповідно, очікуваний зріст становитиме $0.94 \times 27.60\% + 0.06 \times 350.20\% = 47\%$.

Відповідно, прогнозований вантажообіг у 2023 році рахується за формулою $\text{Вантажообіг}_{2018} + (\text{Вантажообіг}_{2018} \times 47\%)$ та дорівнює 3,191,223 тонам.

Останнім пунктом оцінки доцільності інвестування у термінал є вимірювання зросту прибутку, який виражається через зважений прибуток від обробки однієї тони помножений на прогнозований об'єм обробленого вантажу та віднімання даних базового року від цього показника. У Табл. 5 наведена інформація щодо щорічного вантажообігу, чистого прибутку та прибутку з



обробки однієї тони, отримана зі звітів ДП "Стивідорна компанія "Ольвія".

Таблиця 5

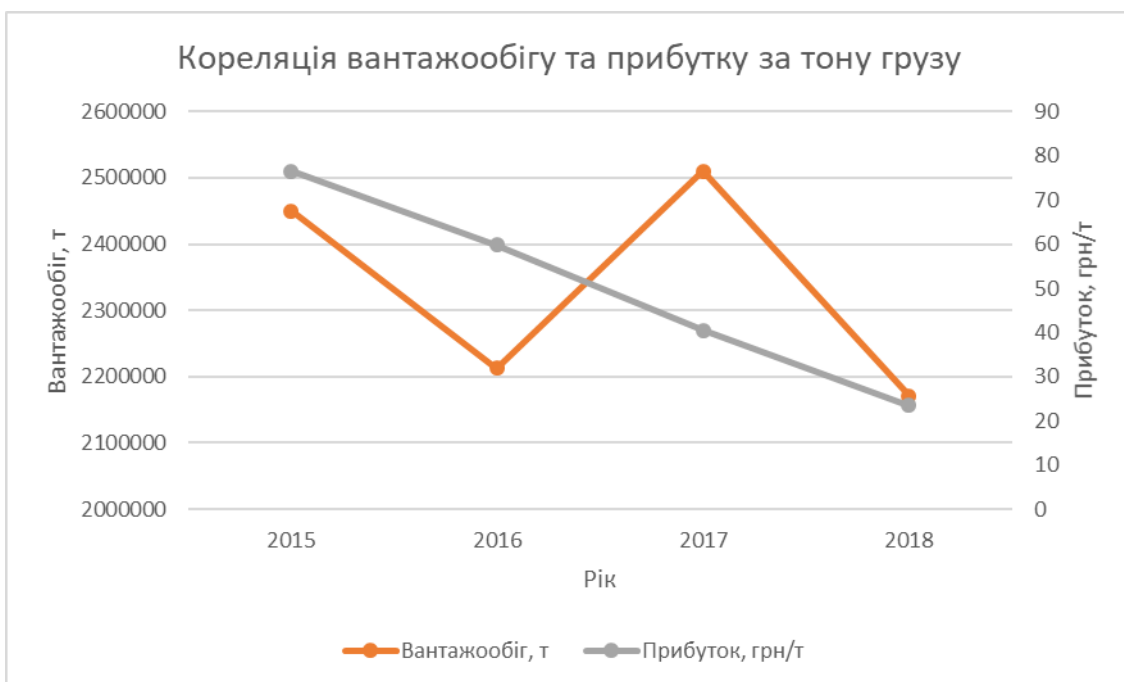
Прибуток від операцій за одну тону

Рік	2015	2016	2017	2018
Вантажообіг, т	2450300	2213200	2510100	2170900
Чистий прибуток, тис. грн	187400	132236	101517	51047
Прибуток, грн/ т	76,48	59,75	40,44	23,51

(авторська розробка)

Незважаючи на непостійні данні вантажообігу, прибутковість операцій за одиницю обробленого вантажу постійно знижувалась протягом чотирьох років. Відповідний феномен наведений графічно на мал. 3. Виходячи з даного факту, для більш точного порівняння загальної прибутковості у 2023 році із базовим роком варто застосовувати значення прибутку за тону в останньому звітному році, тобто 23,51 грн.

Відповідно, $\text{Чистий_прибуток}_{2023} = 23.51 \text{грн} \times \text{Прогнозований_вантажобіг}_{2023}$ та дорівнює 75025652,73 грн. Варто відзначити, що дана сума може бути збільшена завдяки зменшенню операційних витрат, що зростали протягом останніх чотирьох років.



Мал. 3. Кореляція вантажообігу та прибутку за тону грузу

Заклучення та висновки

Були розглянуті питання передачі портової інфраструктури у концесію, а саме світова практика, історія розвитку українських портів за часи незалежності, недоліки державної політики та правові особливості законодавчих змін, а також був проведений економіко-математичний аналіз



сумісності приватизації операцій гавані «Ольвія».

Відповідно, були отримані дані, що підтримують твердження про концесію як про найефективнішу форму субординації державних та бізнес-інтересів. Аналіз національної політики показав нещодавні зміни, що можуть призвести до прориву у приватизації портової галузі завдяки подоланню існуючих раніше законодавчих перешкод. Економічне оцінювання продемонструвало широкі перспективи щодо значного збільшення товарообігу та прибутковості українських портових об'єктів у разі їх здачі у концесію.

Обґрунтовано, що основні переваги концесії для України полягають в тому, що концесіонер здійснює всі витрати з фінансування, управління та ремонту об'єктів під його керівництвом, тому знімається фінансове навантаження з держави; здійснюється поповнення бюджету за допомогою концесійних платежів; встановлюються довготривалі, стабільні відносини між державою та концесіонером; дозволяється залучати іноземний капітал без втрати контролю над об'єктами.

З'ясовано, що недоліки полягають в тому, що частина ризиків переходить до держави та концесіонер може вимагати повернення грошей, оскільки держава як його партнер несе відповідальність за підтримання мінімального рівня рентабельності.

Таким чином можна зробити висновок, що концесія однозначно позитивно сприяє припливу приватного капіталу в розвиток інфраструктури, однак важливим питанням залишається не лише підтримка вже існуючих потужностей, але й їхня модернізація та запровадження нових технологій. Українські порти мають не змагатися між собою, а конкурувати з європейськими та світовими портами. Завдяки концесіям, країна може протягом 3-4 років відновити застарілу транспортну інфраструктуру, незадовільний стан якої є перешкодою для використання величезного транзитного потенціалу України.

Підсумовуючи, можемо стверджувати, що Закон містить низку позитивних та прогресивних положень, що відповідають світовій практиці регулювання концесійних правовідносин. Окрім прийняття прогресивного Закону, про пріоритет концесійного сценарію розвитку портів свідчать також такі документи як положення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. та нещодавнє оголошення Мінінфраструктури концесійних конкурсів щодо державних стивідорів «Ольвія» та Херсонський морський порт, до яких прикута увага усього портового співтовариства. За попередніми оцінками, в межах реалізації проектів планується залучити інвестиції в розмірі 250-280 млн доларів США. Успішне проведення концесійних конкурсів та вдалий початок реалізації пілотних проектів стане лакмусовим папірцем для інвесторів та продемонструє готовність держави до системних змін у портовому секторі.

Проведення математичного аналізу за допомогою порівняння та зваження критеріїв показало позитивний вплив здачі порту Ольвія, що спостерігається через радикальне збільшення пропускної здатності та подальший зрост експорту. Тим не менш, беручи до уваги поточний високий коефіцієнт утилізації, можна зробити однозначний висновок про доцільність інвестицій в



термінали порту та значний потенціал до зросту вантажообігу та уваги клієнтів після здачі порту в концесію, поліпшення його потужності та установки нового обладнання. Незважаючи на відносно невисоку вагу критерія зросту пропускної спроможності, що пояснюється економічної та політичною волатильністю української держави, до кунця 2023 товарообіг має зрости на 47% порівняно з показниками 2018 року.

Література

1. Стратегічний план розвитку державного підприємства «Стивідора компанія «Ольвія» на період до 2038 року [http://sc-olvia.com/Media/files/filemanager/%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BA%D1%80%D0%B8%D1%82%D1%96%D0%B4%D0%B0%D0%BD/2019/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D0%94%D0%9F%20%D0%A1%D0%9A%20%D0%9E%D0%BB%D1%8C%D0%B2%D1%96%D1%8F%20%D0%B4%D0%BE%202038%20\(%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D0%B7%20%D0%9C%D0%86%D0%A3%2029.07.2019%20%E2%84%96583\).pdf](http://sc-olvia.com/Media/files/filemanager/%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BA%D1%80%D0%B8%D1%82%D1%96%D0%B4%D0%B0%D0%BD/2019/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D0%94%D0%9F%20%D0%A1%D0%9A%20%D0%9E%D0%BB%D1%8C%D0%B2%D1%96%D1%8F%20%D0%B4%D0%BE%202038%20(%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D0%B7%20%D0%9C%D0%86%D0%A3%2029.07.2019%20%E2%84%96583).pdf) (див. 20.10.2019)
2. Державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія», Дорожня карта реалізації інвестиційних проєктів. <http://sc-olvia.com/Media/files/filemanager/For%20investor/%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8F%20%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0%20%D1%80%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97%20%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%96%D0%B2.pdf> (див. 15.10.2019)
3. World's Top Exports, <http://www.worldstopexports.com/ukraines-top-10-exports/> (див. 21.10.2019)
4. CEIC, Ukraine Forecast: Export of Goods, 1993-2024, yearly, %, International Monetary Fund – World Economic Outlook, <https://www.ceicdata.com/en/indicator/ukraine/forecast-exports-of-goods-growth> (див. 24.10.2019)
5. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83%20%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%B4%D0%BE%202038.pdf> (див. 24.10.2019)
6. Доля українських портів: концесія чи приватизація?. <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/dolya-ukrayinskih-portiv-koncesiya-chi-privatizaciya.html> (див. 24.10.2019)
7. Довідка про основні показники роботи ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» <https://sc-olvia.com/Media/files/filemanager/%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BA%D1%80%D0%B8%D1%82%D1%96%D0%B4%D0%B0%D0%BD/%D0%A4%D0%95%D0%9F%20%D0%B7%D0%B0%202016%D1%80.pdf> (див. 2.10.2019)
8. Довідка про основні показники роботи державного підприємств «Стивідора компанія «Ольвія» за 2018. http://sc-olvia.com/Media/files/filemanager/%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BA%D1%80%D0%B8%D1%82%D1%96%D0%B4%D0%B0%D0%BD/2018_%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BA%D0%B0%202018%20%D1%80%D1%96%D0%BA.pdf (див. 2.10.2019)
9. Hutchison Ports Thailand Receives World's Largest Quay Cranes with Advanced Remote Control Technology at Laem Chabang. <https://hutchisonports.com/en/media/news/hutchison-ports-thailand-receives-worlds->



largest-quay-cranes-with-advanced-remote-control-technology-at-laem-chabang-port/
(див. 13.10.2019)

10. Бернс., М., 2015. Портовий менеджмент і логістика. Бока Ратон : СРС Пресс

11. Transshipment port investment is risky, says HPH Trust.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL110502/Transshipment-port-investment-is-risky-says-HPH-Trust> (див. 15.10.2019)

12. Ukraine to Woo Shippers From Asia to Baltics by Fixing Ports.
<https://gcaptain.com/ukraine-to-woo-shippers-from-asia-to-baltics-by-fixing-ports/>
(див. 14.10.2019)

13. Transshipment port investment is risky, says HPH Trust.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL110502/Transshipment-port-investment-is-risky-says-HPH-Trust> (див. 16.10.2019)

14. Hutchison Ports Introduces US\$600-million Terminal D
<https://hutchisonports.com/en/media/news/hutchison-ports-introduces-us600-million-terminal-d/> (див. 23.10.2019)

15. Hutchison Ports opens terminal in Thailand.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126076/Hutchison-Ports-opens-terminal-in-Thailand> (див. 17.10.2019)

16. In Depth: Interview: Ukrainian Ports Aim to Become Deeper and Greener.
<https://worldmaritimeneews.com/archives/266202/interview-ukrainian-ports-aim-to-become-deeper-and-greener/> (див. 18.10.2019)

17. Hutchison Ports signs operating contract for Swedish terminal.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL025861/Hutchison-Ports-signs-operating-contract-for-Swedish-terminal> (див. 22.10.2019)

18. Leading UK ports reject Brexit pessimism.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126020/Leading-UK-ports-reject-Brexit-pessimism> (див. 22.10.2019)

19. Latest expansion begins at port of Felixstowe.
<https://hutchisonports.com/en/media/news/latest-expansion-begins-at-port-of-felixstowe/> (див. 23.10.2019)

20. New Rail Service Launched from Port of Felixstowe By GB Railfreight.
Available from: <https://hutchisonports.com/en/media/news/new-rail-service-launched-from-port-of-felixstowe-by-gb-railfreight/> (див. 24.10.2019)

21. NIGHTINGALE, L., 2019. Hutchison Ports revenue climbs despite flat volumes. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126728/Hutchison-Ports-revenue-climbs-despite-flat-volumes> (див. 24.10.2019)

22. NIGHTINGALE, L., 2017. Hutchison to operate Basra box berth.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL111030/Hutchison-to-operate-Basra-box-berth> (див. 24.10.2019)

23. Thamesport to be redeveloped as breakbulk facility.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL022082/Thamesport-to-be-redeveloped-as-breakbulk-facility> (див. 24.10.2019)

24. Hutchison Ports opens terminal in Thailand.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126076/Hutchison-Ports->



opens-terminal-in-Thailand (див. 24.10.2019)

25. Hutchison Ports inks deal to operate Saqr Port terminal in UAE.

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL112212/Hutchison-Ports-inks-deal-to-operate-Saqr-Port-terminal-in-UAE> (див. 24.10.2019)

26. Felixstowe's New IT System Is Blamed For Significant Delays.

<https://gcaptain.com/felixstowes-new-it-system-is-blamed-for-significant-delays/>
(див. 24.10.2019)

***Abstract.** This paper describes the world practices of private port business development and demonstrates examples of their successful implementation in countries with emerging economies; provides a detailed explanation of the port structure in Ukraine; interprets the main provisions of the Law of Ukraine "On Seaports in Ukraine"; conducts quantitative analysis of the economical compatibility of the concession of the Ukrainian stevedore company "Olvia".*

***Key words:** concession, port, investment, laws, legislation, economics*

Науковий керівник: д.е.н., Григорак М.Ю.

Статья подготовлена в рамках программы «Формирование транспортно-логистических кластеров в Украине»

Статья отправлена: 14.12.2019 г.