

*К. В. Степанова,
к. е. н., доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин,
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В МОРСЬКІЙ СФЕРІ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

*К. Stepanova,
candidate of economic sciences, Associate Professor, Department of Economics and International Economic Relations,
International Humanitarian University, Odessa*

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE MARITIME SECTOR:
WORLD EXPERIENCE AND PERSPECTIVES FOR UKRAINE**

У статті розглядається сутність та світовий досвід застосування державно-приватного партнерства (ДПП). Розглянуто переваги ДПП для держави та для приватного бізнесу, види контактів та найбільш популярні сфери застосування державно-приватного партнерства.

Проаналізовано, як розподіляються ролі та регулюючі функції держави та приватного партнера в портовій практиці. Розглянуто сутність концесії як одного із найбільш поширених видів державно-приватного партнерства щодо портової сфери, а також особливості концесійних контрактів. Розроблено загальну схему концесійних відносин у порту за моделлю BOT між приватним партнером та державним партнером.

Проаналізовано перспективи застосування концесійних відносин в портах України. Привабливість концесії для держави обумовлена тим, що, як правило, передбачає здійснення капіталомістких проектів і супроводжується створенням нових об'єктів або істотним поліпшенням вже існуючого портового майна, при цьому за державою закріплюється право власності на створені об'єкти. Розглянуті ризики для держави щодо здавання портів України в концесію, серед яких головний ризик — це можливість монополізації портів.

The paper discusses the concept and world experience of Public-Private Partnership (PPP). The advantages of PPP for the state and private business, types of most popular contacts and sectors for Public-Private Partnership development are discussed. Roles and regulatory functions of the state and the private partner in the port practice are analysed.

The paper also studies the concession as one of the most developed types of PPP in port practice, including concession contracts. General scheme of relations between the private partner and public partner according to the model BOT is developed.

The perspectives of port concession in Ukraine are analysed. The interest of a state partner in port concession is explained by the possibility to provide capital-intensive projects, develop new facilities and improve existing port property. In the same time the state keeps ownership for created objects. Discussed also the risks of port concession. The main risk of port concession in Ukraine is a risk of monopolization of ports.

*Ключові слова: світова практика ДПП, порти світу, концесія, концесія портів.
Key words: Public-Private Partnership in the world, ports of the world, concession, port concession.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Державно-приватне партнерство (ДПП) — це взаємодія центральних чи місцевих органів влади та приватного сектору, заснована на довгостроковій угоді щодо постачання послуг, які традиційно надавались державними або комунальними підприємствами [1].

У світовій практиці ДПП застосовується в таких сферах, як виробництво, транспорт, будівництво інфра-

структури, машинобудування, оброблення відходів, охорона здоров'я, туризм, рекреація, культура та спорт.

ДПП має значні перспективи застосування і в морській сфері, а саме як інструмент приваблення інвестицій в морські та річні порти, в сферу розробки шельфу, тощо. Розвиток ДПП для залучення інвестицій визначено одним із основних напрямів реалізації Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні [2].

Таблиця 1. Переваги ДПП для держави та приватного бізнесу

Переваги для держави	Переваги для приватного бізнесу
<ul style="list-style-type: none"> - Скорочення витрат на надання послуг. - Активізація інвестиційної діяльності. - Ефективне управління майном. - Економія фінансових ресурсів держави. - Використання досвіду приватних компаній. - Оптимізація розподілу ризиків. - Підвищення ефективності інфраструктури. - Розвиток форм проєктного фінансування. - Стимулювання підприємницького мислення. - Рівний діалог між владою та бізнесом. - Збереження та створення робочих місць 	<ul style="list-style-type: none"> - Залучення бюджетних коштів до проєкту. - Доступ до раніше закритих сфер економіки (наприклад, портова сфера). - Розширення можливостей отримання пільгових кредитів під державні гарантії від міжнародних та вітчизняних фінансових установ на довгостроковий термін. - Поліпшення роботи з державними дозвільними органами. - Підвищення статусу проєкту через участь у проєкті державного партнера. - Позитивний імідж у суспільстві. - Оптимізація розподілу ризиків проєкту

АНАЛІЗ ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми функціонування механізмів державного партнерства розглядали в роботах таких науковців, як Н. Безбах, В. Варнавський, Є. Васильєв, Б. Винницький, В.В. Сиченко. Особливості концесійних відносин в морській сфері розглядалися в роботах С.М. Боняр, В.П. Гурнака, Х.В. Горбової, М.М. Дергаусова, О.М. Кібік, В.О. Котлубая, А.І. Котлубая, В.П. Власової.

Додаткового розглядання потребують питання міжнародного досвіду впровадження ДПП та можливості його застосування в Україні, зокрема в морській сфері. Також вважаємо за необхідне більш детально розглянути переваги та ризики такого виду ДПП, як концесія портів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Державно-приватне партнерство — це ефективний інструмент, при якому держава на відміну від приватизації зберігає певну економічну активність. Створення партнерств означає лише передачу приватному сектору частини функцій держави стосовно державних об'єктів і функцій місцевої влади щодо об'єктів комунальної власності, при цьому ці об'єкти залишаються у власності держави [1]. ДПП може забезпечувати певні переваги як для держави, так і для приватного бізнесу (табл. 1).

У світовій практиці ДПП представлено наступними видами: контракти на послуги (державні контракти), контракти на управління, лізингові угоди, змішані типи контрактів, концесія, спільна діяльність держави та бізнесу, часткова передача об'єкта у власність приватному сектору.

У США та Великобританії в якості інструментів ДПП активно застосовуються інфраструктурні облігації чи облігації ДПП; консорціями як інституціональні об'єднання державного та приватного партнерів; взаємні фонди за участю державного та приватного партнерів.

ДПП має місце в багатьох сферах економіки. Найбільш популярні сфери застосування ДПП в світовій практиці представлено в таблиці 2.

Щодо сфери морської діяльності, механізми ДПП застосовуються в портовій сфері, видобутку вуглеводнів на морському шельфі, сфері підвищення безпеки морської діяльності.

У портовій практиці ролі держави та приватного партнера розподіляються наступним чином:

— державний порт і морська адміністрація надає базову інфраструктуру, створює надійну адміністративну структуру, забезпечує безпеку та охорону навколишнього середовища, розглядає технічні питання регулювання;

— приватний сектор займається регулюванням операційних аспектів, управлінням комерційними ризиками, пропонує і здійснює інвестиційну політику, створює стимули для встановлення конкурентоспроможних тарифів, сприяє ефективному розвитку логістики.

Сутність та розподіл сфер регулювання при ДПП у світовій портовій практиці представлено на рисунку 1.

Найбільш поширеною формою ДПП у всьому світі вважається концесія. Цей інструмент широко застосовується такими країнами, як США, Бразилія, Південна Корея, Грузія, Бельгія, Голландія. 84% найбільших портів світу здаються в концесію [4].

Концесія — це система відносин між державою і приватною юридичною або фізичною особою (концесіонером), в якій держава (концедент) надає концесіонеру права користування державною власністю за плату і на поворотній основі, а також право на здійснення видів діяльності, які складають виключну монополію держави.

За останні 10—15 років у світовій практиці реалізовані тисячі концесійних проєктів. Концесійне законодавство існує у понад 120 країнах світу з різним суспільним і державним устроєм. Така форма партнерства має довгостроковий характер (40—50 років), що дозволяє сторонам здійснювати стратегічне прогнозування та планування своєї діяльності, та надає можливість диверсифікувати ризики між всіма приймаючими участь сторонами, завдяки чому суттєво підвищується життєздатність концесійних проєктів.

Бізнес має високу, а часто і повну волю у прийнятті інвестиційних, адміністративно-господарських та управлінських рішень. Регулююча функція залишається за державною стороною. Концесії поєднують елементи таких типів контрактів, як лізингові угоди та контракти на управління. Але, на відміну від зазначених контрактів, співпрацюючи з державою на засадах концесії, бізнес приймає на себе більшу частину ринкових та операційних ризиків.

Таблиця 2. Сфери застосування ДПП в окремих країнах світу

Країна	Сфери застосування
Великобританія	об'єкти інфраструктури (школи, лікарні, тюрми, оборонні об'єкти і автомобільні дороги); сфера освіти та охорони здоров'я
Канада	енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта
Греція	транспортна галузь (автомобільні дороги та аеропорти)
Ірландія	автомобільні дороги та міські транспортні системи
Австралія	транспорт та системи життєзабезпечення міст
Нідерланди	громадський житловий сектор, системи життєзабезпечення міст
Іспанія	платні автомобільні дороги, системи життєзабезпечення міст
Китай	видобуток вуглеводнів на шельфі та забезпечення безпеки морської діяльності
США	природоохоронна діяльність, життєзабезпечення сільських населених пунктів, порти, видобуток нафти та газу, в тому числі на шельфі

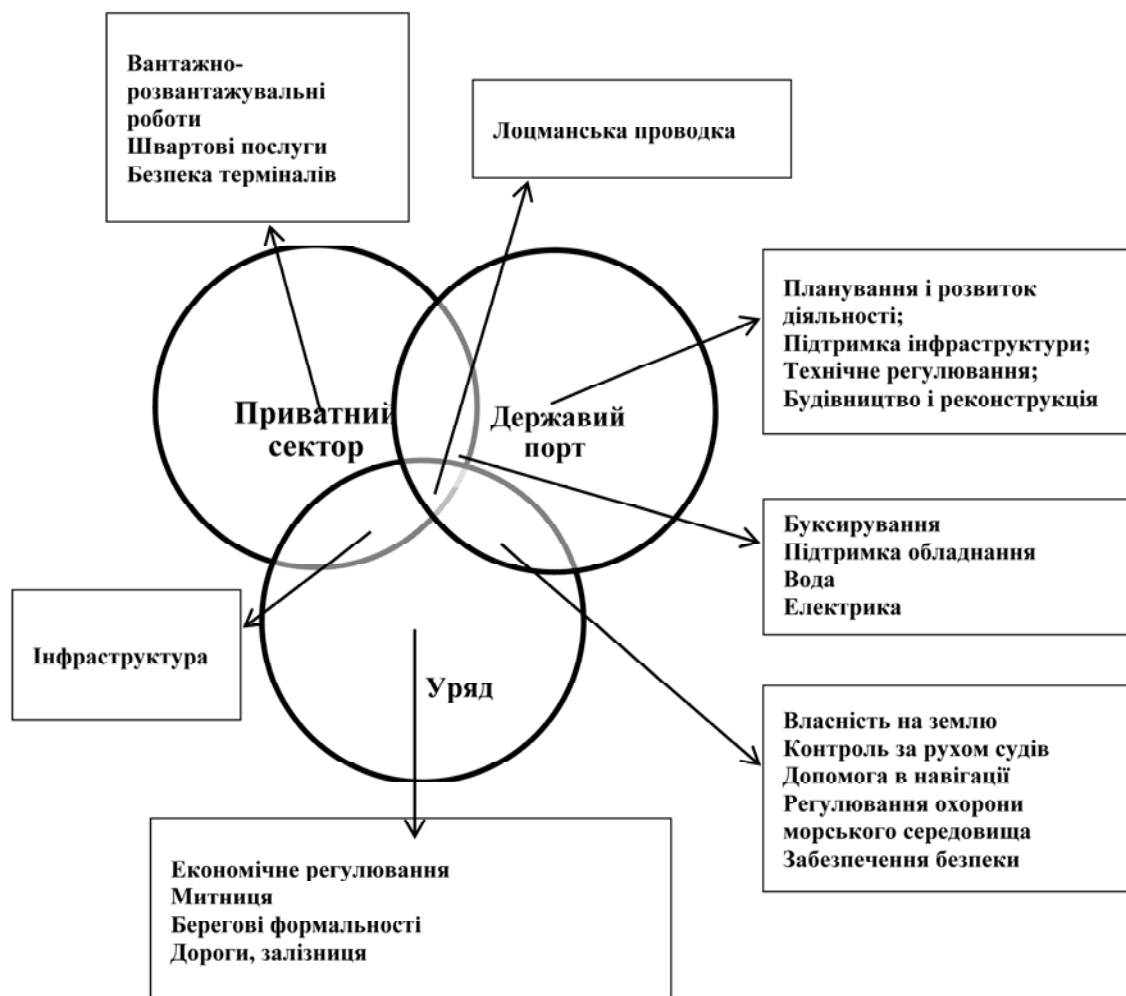


Рис. 1. Сутність ДПП та розподіл сфер регулювання в світовій портової практиці

Відповідно до концесійної угоди, приватний партнер має право використовувати інфраструктурний об'єкт для надання послуг безпосередньо споживачам і отримує прибуток залежно від якості та кількості наданих послуг. Приватна сторона (концесіонер) відповідає за утримання об'єкта в належному стані та, у разі необхідності, здійснює його поновлення. Функція щодо фінансування, як правило, також належить приватному сектору. Концесійні угоди, на відміну від традиційних контрактів, повинні бути довготерміновими. Чим більше строк дії контракту, тим привабливішим для приватної сторони стає така форма бізнесу, оскільки дозволяє покрити витрати капіталу та максимізувати прибуток.

Світова практика визначає декілька конструкцій концесійних відносин:

- build — operate — transfer (BOT), будівництво — управління — передача;
- build — transfer — operate (BTO), будівництво — передача — управління;
- build — own — operate (BOO), будівництво — володіння — управління;
- build — own — operate — transfer (BOOT), будівництво — володіння — управління — передача;
- (buy — build — operate) (BBO), придбання — будівництво — володіння.

Треба підкреслити, що це не вичерпний перелік та існують інші варіанти. Найпопулярніша схема концесійних відносин — BOO.

Концесія є перспективним інструментом розвитку моргосподарського комплексу [5]. Так, стратегія розвитку морської галузі на основі підтримки максимальної прозорості управління портом для приватних пор-

тових операторів дозволила порту бельгійського міста Антверпен демонструвати позитивну динаміку протягом кількох останніх років, генеруючи близько 18 млрд дол. США доданої вартості інвесторам та державі [6].

Сьогодні порти світу мають різні підходи щодо залучення інвестицій та різні погляди щодо питань власності. Так, наприклад, Британські джерела виділяють наступні типи володіння: порт знаходиться у веденні держави, в муніципальній власності, в приватній власності, самоврядування (трастові порти). Узагальнення підходів щодо концесійних та приватизаційних відносин в портах представлено в таблицях 3 та 4.

Для розвитку моргосподарського комплексу в Україні за допомогою механізму ДПП інвестиції можуть бути залучені, перш за все, в портову сферу та видобуток вуглеводнів на шельфі.

Наступного часу ПАТ "Укргазвидобування" очікує спецдозволи на розробку 4 нових ділянок на шельфі Чорного моря. Всього у Державній службі знаходяться пакети документів для отримання спецдозволів на користування надрами у межах шельфу Чорного моря — 3 тис. 682 км² [8].

Необхідність залучення інвестицій в українські порти зумовлена тим, що на сьогоднішній день знос обладнання в портах — критичний і в цілому по галузі становить 70—90%, а вантажообіг портів в останні 7 років впав на 17% [4].

Прикладом впровадження ДПП є реалізація Одеським портом та ДП "ГПК-Україна" спільного проекту будівництва контейнерного терміналу на Карантинному молу, починаючи з 2010 р.

Проект передбачав створення 19 га додаткової території, будівництво 600 м причальної лінії з гли-

Таблиця 3. Цілі щодо приватизації, оренди та концесії в портах світу

Цілі	Європа		Азіатсько-Тихоокеанський регіон												
	Франція	В. Британія	Австралія	Китай	Гонконг	Індонезія	Індія	Корея	Малайзія	Філіппіни	Сінгапур	Тайланд	Тайвань	В'єтнам	США
Подолання бюрократичних процедур															
Подолання дефіциту фінансів															
Покращення фінансових можливостей															
Підвищення ефективності															
Нові робочі місця															
Комерціалізація управління															
Поширення володіння акціями															

Джерело: розроблено на основі [7].

Таблиця 4. Приватизація, оренда та концесія в портах світу як засоби залучення інвестицій

Підходи	Європа		Азіатсько-Тихоокеанський регіон												
	Франція	В. Британія	Австралія	Китай	Гонконг	Індонезія	Індія	Корея	Малайзія	Філіппіни	Сінгапур	Тайланд	Тайвань	В'єтнам	США
Децентралізація															
Корпоратизація															
Часткова приватизація (послуги)															
Часткова приватизація (спільні підприємства)															
Лендлорд порт (оренда)															
Лендлорд порт (концесія)															
Капіталізація (продаж акцій)															
Продаж активів															

Джерело: розроблено на основі [7].

биною до 16 м. Вартість проекту — близько 500 млн дол. США, з яких 55% інвестує ДП "ГПК-Україна". Потужність нового терміналу — понад 600 тис. TEU на рік [9].

На сьогоднішній день ДПП у портовій сфері здійснюється переважно за допомогою договорів оренди, спільної діяльності та управління.

Кабінетом міністрів України була прийнята постанова № 1055 "Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності". Відповідною постановою Кабмін вніс зміни до переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися у концесію.

Згідно з прийнятими змінами, майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами (ЦМК) чи системою ЦМК, що забезпечують комплексне надання послуг у сфері функціонування

інфраструктури морського транспорту — тобто усіх морських портів України — може бути об'єктом концесії. Таким чином, у кожному порту України можуть бути реалізовані по декілька концесійних проектів [10].

Багато експертів виступають за концесійні відносини для українських портів [11]. Привабливість концесії для держави обумовлена тим, що, як правило, передбачає здійснення капіталомістких проектів і супроводжується створенням нових об'єктів або істотним поліпшенням вже існуючого портового майна. При цьому за державою закріплюється право власності на такі створені об'єкти. Таким чином, можна виділити наступні переваги концесії (табл. 5).

С точки зору розвитку портової інфраструктури найбільш відомою моделлю концесії є BOT (будівництво-експлуатація-передача), при якій основна інфраструктура терміналу (територія, причали, автомобільні та залізничні сполучення, основні інженерні мережі тощо) надаються державною владою, а приватний партнер буде наземні споруди та закупляє обладнання для експлуатації інфраструктури протягом наперед визначеного періоду часу, після якого інфраструктура (включаючи

Таблиця 5. Формування концесійних відносин в портовій сфері: переваги для держави

№	Переваги концесійних відносин для держави
1	Зберігається державна власність на об'єкти портової інфраструктури
2	Держава не несе затрат на інвестиції в портову інфраструктуру
3	Приватний інвестор (концесіонер) забезпечує високу ефективність управління об'єктом концесії
4	Держава не несе ризики частоті зміни концесіонерів
5	Інвестиційні зобов'язання концесіонера чітко зафіксовані в концесійному договорі
6	Концесіонер зобов'язан використовувати майно, отримане в концесію, тільки цільовим засобом
7	Держава контролює розвиток портової інфраструктури через узгодження концесійних проектів (ліквідує внутрішню конкуренцію та забезпечує гармонійний розвиток галузі)

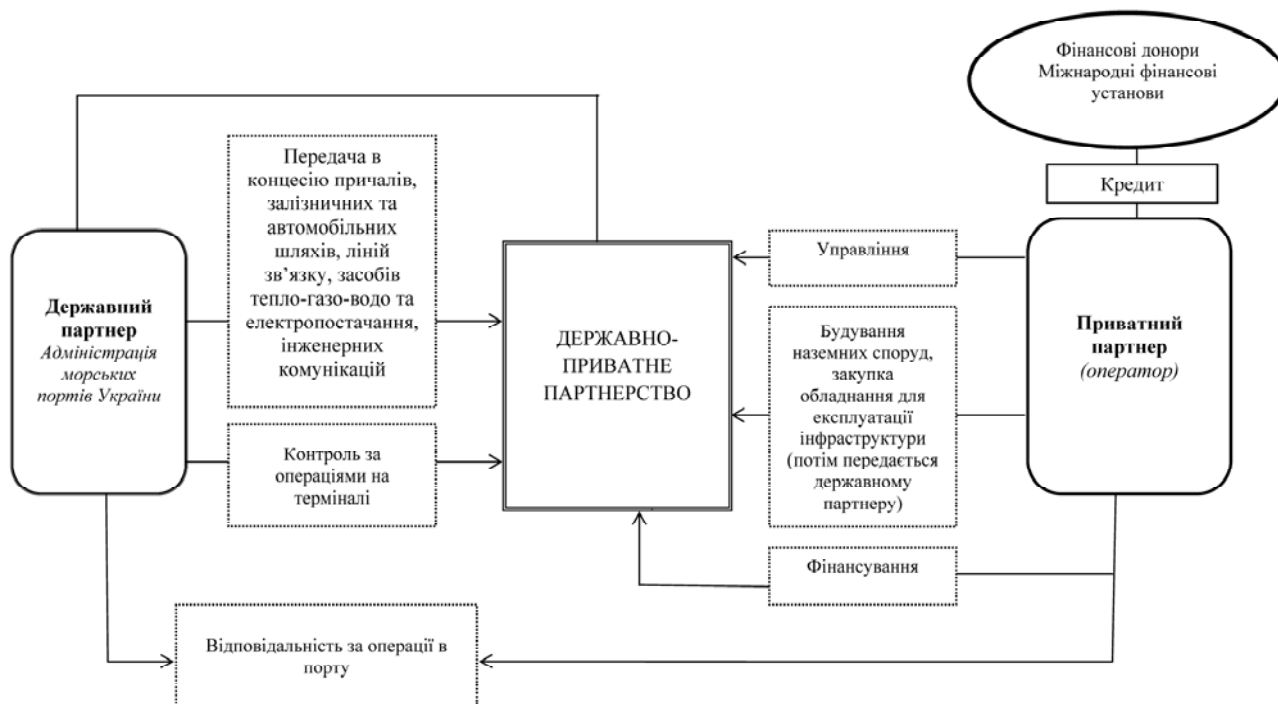


Рис. 2. Основна схема концесійних відносин у порту за моделлю БОТ

Джерело: зроблено на основі [12].

наземні споруди) передається державному партнерові (рис. 2).

Запропонований підхід є прозорим та подібним до більшості моделей БОТ, що існують у світі. Державний партнер, представлений в даному випадку адміністрацією порту або компанією управління внутрішніми водними шляхами підписує договір концесії з приватним партнером [12].

Відповідно до концесії, державний партнер дає у розпорядження приватного партнера землю та спеціальні комплекси його власності з чітким розумінням, що вони залишаються державною власністю, не підлягають приватизації та передача права власності не є частиною договору концесії. Земля та спеціалізовані комплекси власності порту, таким чином, не передаються приватному операторові, але даються в розпорядження оператора на основі договору оренди землі, який є частиною договору концесії. Останній залежить від визнання виключних прав на експлуатацію за адміністрацією порту та Компанією (компаніями) управління внутрішніми водними шляхами, виключаючи, таким чином, пряме втручання з боку Державного земельного фонду. У випадку, якщо така передача не підтримується офіційно, договір оренди залишатиметься невід'ємною частиною договору концесії, але сторонами контракту при цьому будуть приватна компанія та Державний земельний фонд [13].

Треба підкреслити, що не дивлячись на той факт, що теоретично концесія як механізм інвестування в портову галузь повинна бути вигідна усім учасникам договору, в українських реаліях існують багато ризиків щодо здавання портів України в концесію, серед яких головний — це монополізація портів [14] (табл. 6).

ВИСНОВКИ

1. Світова практика демонструє позитивний досвід державно-приватного партнерства, тобто взаємодії центральних чи місцевих органів влади та приватного сектору щодо постачання послуг, які традиційно надавались державними або комунальними підприємствами. Держав-

но-приватне партнерство може забезпечувати певні переваги як для держави, так і для приватного бізнесу.

2. Державно-приватне партнерство має значні перспективи застосування і в морській сфері, а саме як інструмент приваблення інвестицій в морські та річні порти, в сферу розробки шельфу тощо. Розвиток ДПП для залучення інвестицій визначено одним із основних напрямів реалізації Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні.

3. Сьогодні порти світу мають різні підходи щодо залучення інвестицій та значний досвід щодо провадження механізмів державно-приватного партнерства в свою практику, зокрема концесії. Цей досвід може бути застосовано в Україні, але треба приймати до уваги ризики: можливість монополізації портів, відсутність інтересу у крупного бізнесу щодо стратегічного розвитку портів, маніпуляції з підрахунком концесійних платежів тощо.

4. Для повноцінного впровадження концесійних відносин потрібні ще додаткові нормативні акти, що будуть регулювати взаємодію в частині концесії між інвестором і державою. На сьогоднішній момент готовність концесійного законодавства до реформування портової галузі становить 80%.

Таблиця 6. Концесія портів в Україні: ризики для держави

№	Ризики концесійних відносин
1	Монополізація портів. Перепрофілювання порту під грузи концесіонера
2	Функціонування портів в інтересах крупного бізнесу, який буде піклуватись про мінімізацію своїх витрат, а не про стратегічний розвиток портів
3	Порт може стати лише логістичною ланкою в бізнесі концесіонера і з джерела доходу перетворитися в статтю витрат логістики основного бізнесу
4	В випадку розвитку об'єкта за рахунок концесійних платежів (інвестиції, які прямують на підтримку об'єкту концесії, зараховуються як концесійні платежі) держава нічого не отримує
5	У випадку з тривалими термінами концесії (більше 25 років) неможливість прорахувати розвиток вантажопотоку
6	Недостатньо високі концесійні платежі
7	Маніпуляції з підрахунком концесійних платежів

Література:

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня 2010 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 40. — Ст. 524.
2. Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 лютого 2011 р. № 389 // Офіційний вісник України. — 2011. — № 28. — С. 94. — Ст. 1173.
3. Government Support to Public Private Partnership: 2011 Highlights [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ppi.worldbank.org/features/September-2012/Government%20Support%20to%20PPPs%202011%20Highlights.pdf>
4. Билоус И. Порты в концессию: преимущества и украинские риски. Колонка главы Фонда госимущества Украины Игоря Билоуса о возможных путях развития украинских портов. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.liga.net/opinion/250810_porty-v-kontsessiyu-preimushchestva-i-ukrainskie-riski-.htm
5. Степанова К.В. Застосування концесії як механізму державно-приватного партнерства в портовій сфері. Економічний ріст в умовах державно-приватного партнерства / К. В. Степанова // Економічний ріст в умовах державно-приватного партнерства [текст]: матеріали III-ої Міжнар. наук.-практ. конф., 15 — 16 березня 2013 р., — м. Дніпропетровськ / Ред. кол.: В.М. Шаповал [та ін.]. — Дніпропетровськ: Видавничий дім "Гельветика", 2013. — С. 13 — 15
6. Портову інфраструктуру України врятує концесія? Експерти Американської торгівельної палати України для UBR.U [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ubr.ua/uk/business-practice/laws-and-business/portovu-nfrastrukturu-ukrani-vriatu-koncesia-198325>
7. Global Ports: Trends and Opportunities [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://infrastructure.deutscheam.com/content/_media/Global_Ports-Trends_and_Opportunities_2009_FINAL.pdf
8. Україна розпочне видобуток газу на шельфі Чорного моря до 2020 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://tsn.ua/ukrayina/ukrayina-rozpochne-vidobutok-gazu-na-shelfi-chornogo-morya-do-2020-roku-880008.html>
9. Борис Колесніков: Ефективне державно-приватне партнерство — це будівництво контейнерного терміналу в Одеському порту // Урядовий портал, 24.11.2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244727981
10. Кабмін дозволив передачу в концессию всіх морських портів України, 20.11.2012 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/kabmin-razreshil-peredachu-v-kontsessiyu-vseh-morskih-portov-20112012185800>
11. В Україні впроваджується одна з найефективніших світових практик залучення приватних інвестицій, 20.11.2012 Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. 2012 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245807531&cat_id=244276429
12. Підтримка Інтеграції України до Транс'європейської Транспортної Мережі ТЕМ-Т. П'ятий звіт про хід проекту [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ten-t.org.ua/ua/95.htm>
13. Котлубай В.О. Особливості передачі в оренду та концесію об'єктів портової інфраструктури / В. О. Котлубай // Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. та аспірант. складу (м. Одеса, 16—17 травня 2013 р.) / Відп. за вип. В.М. Дрьомін; НУ "ОЮА". Півд. регіон. центр НАПрН України. — Одеса: Фенікс, 2013. — Т. 1. — С. 497—499.
14. Українські порти не можна віддавати в концесію [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://ukr.lb.ua/economics/2015/03/13/298450_ukrainski_porti_mozhna_viddavati.html

References:

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2010), The Law of Ukraine "About public-private partnership", Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy, vol. 40.
2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2011), Resolution "On Approval of the Program for the Development of Investment and Innovation Activity in Ukraine", Ofitsijnyj visnyk Ukrainy, vol. 28, p. 94.
3. World Bank (2012), "Government Support to Public Private Partnership: 2011 Highlights", available at: <http://ppi.worldbank.org/features/September-2012/Government%20Support%20to%20PPPs%202011%20Highlights.pdf> (Accessed 20 May 2017).
4. Bylous, Y. (2015), "Ports to concession: advantages and Ukrainian risks", available at: http://www.liga.net/opinion/250810_porty-v-kontsessiyu-preimushchestva-i-ukrainskie-riski-.htm (Accessed 20 May 2017).
5. Stepanova, K.V. (2013), "Застосування концесії як механізму державно - приватного партнерства в портовій сфері. Економічний ріст в умовах державно - приватного партнерства", Ekonomichnyj rist v umovakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva materialy III-oi mizhnar. nauk. - prakt. konf. [Economic growth in terms of public-private partnerships: Materials of III international scientific and practical conference], Vydavnychyj dim "Hel'vetyka", Dnipropetrovs'k, Ukraine, 15-16 March, pp. 13—15.
6. UBR (2012), "Port infrastructure of Ukraine will save a concession? Experts of the American Chamber of Commerce of Ukraine for UBR.U", available at: <http://ubr.ua/uk/business-practice/laws-and-business/portovu-nfrastrukturu-ukrani-vriatu-koncesia-198325> (Accessed 20 May 2017).
7. RREEF Research (2009), "Global Ports: Trends and Opportunities", available at: http://infrastructure.deutscheam.com/content/_media/Global_Ports-Trends_and_Opportunities_2009_FINAL.pdf (Accessed 20 May 2017).
8. TSN (2017), "Ukraine will begin to produce gas on the Black Sea shelf by 2020", available at: <https://tsn.ua/ukrayina/ukrayina-rozpochne-vidobutok-gazu-na-shelfi-chornogo-morya-do-2020-roku-880008.html> (Accessed 20 May 2017).
9. Kolesnikov, B. (2011), "Effective public-private partnership is the construction of a container terminal in the port of Odessa", available at: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244727981 (Accessed 20 May 2017).
10. RBC (2012), "The Cabinet of Ministers has authorized the transfer to concession of all seaports of Ukraine", available at: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/kabmin-razreshil-peredachu-v-kontsessiyu-vseh-morskih-portov-20112012185800> (Accessed 20 May 2017).
11. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2012), "Ukraine is implementing one of the most effective international practices in attracting private investment", available at: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245807531&cat_id=244276429 (Accessed 20 May 2017).
12. "Support to the integration of Ukraine into the TEN-T Trans-European Transport Network. Fifth progress report", available at: <http://ten-t.org.ua/ua/95.htm> (Accessed 20 May 2017).
13. Kotlubaj, V.O. (2013), "Features of lease and concession of port infrastructure objects", Pravove zhyttia suchasnoi Ukrainy : materialy Mizhnar. nauk. konf. prof.-vykl. ta aspirant. skladu [Legal life of modern Ukraine: materials of the International scientific conference of the teaching staff and graduate students], Feniks, Odesa, Ukraine, 16—17 May, vol. 1, pp. 497—499.
14. Kotlubaj, O. (2015), "Ukrainian ports can not be given a concession", available at: https://ukr.lb.ua/economics/2015/03/13/298450_ukrainski_porti_mozhna_viddavati.html (Accessed 20 May 2017).

Стаття надійшла до редакції 28.05.2017 р.