

# ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНИХ І ПРИВАТНИХ СТИВІДОРІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

© 2016 ДЕМ'ЯНЧЕНКО А. Г.

УДК 334.72, 65.011.4

## Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України

Ефективність діяльності приватного сектора в морських портах України викликає інтерес держави щодо залучення незалежного капіталу до розбудови портової галузі. Метою статті є дослідження економічної та фінансової ефективності роботи державних і приватних стивідорів у морських портах України для обґрунтування доцільності та своєчасності проведення приватизаційних заходів. У роботі було використано методи та підходи економічного та фінансового аналізу, за допомогою яких було оцінено в динаміці кількісні показники вантажообігу в морських портах України, зміну їх розподілу між державними та приватними стивідорними компаніями, досліджено окремі показники фінансового стану стивідорів. Зроблено висновки про значну диференціацію державних стивідорів за ефективністю їх роботи, стійке нарощення масштабів присутності приватних компаній у портовому бізнесі, зростання інвестиційної активності прибуткових державних та приватних стивідорів. За результатами аналізу запропоновано звернути увагу на певні особливості проведення приватизації державних стивідорних компаній в Україні.

**Ключові слова:** морський порт, державний стивідор, приватний стивідор, приватизація, аналіз, ефективність, вантажообіг, інвестиції.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 4. **Бібл.:** 13.

**Дем'янченко Аліса Геннадіївна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (вул. Черноморська, 19, Донецька обл., м. Маріуполь, 87517, Україна)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

УДК 334.72, 65.011.4

**Демьянченко А. Г. Исследование эффективности работы государственных и частных стивидоров в морских портах Украины**  
Эффективность деятельности частного сектора в морских портах Украины вызывает интерес государства по привлечению независимого капитала к развитию портовой отрасли. Целью статьи является исследование экономической и финансовой эффективности работы государственных и частных стивидоров в морских портах Украины для обоснования целесообразности и своевременности проведения приватизационных мероприятий. В работе были использованы методы и подходы экономического и финансового анализа, с помощью которых были оценены в динамике количественные показатели грузооборота в морских портах Украины, изменение его распределения между государственными и частными стивидорными компаниями, исследованы отдельные показатели финансового состояния стивидоров. Сделаны выводы о значительной дифференциации государственных стивидоров по эффективности их работы; об устойчивом наращивании масштабов присутствия частных компаний в портовом бизнесе; о росте инвестиционной активности прибыльных государственных и частных стивидоров. По результатам анализа предложено обратить внимание на некоторые особенности проведения приватизации государственных стивидорных компаний в Украине.

**Ключевые слова:** морской порт, государственный стивидор, частный стивидор, приватизация, анализ, эффективность, грузооборот, инвестиции.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 4. **Библ.:** 13.

**Демьянченко Аліса Геннадіївна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (вул. Черноморська, 19, Донецька обл., г. Маріуполь, 87517, Україна)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

UDC 334.72, 65.011.4

## Demianchenko A. G. Study on the Performance of both Public and Private Stevedores in the Seaports of Ukraine

Performance of private sector in the ports of Ukraine calls the State's interest to attracting independent capital to the development of port industry. The article is concerned with studying the economic and financial performance of both public and private stevedores in the seaports of Ukraine in order to substantiate appropriateness and timeliness of implementing privatization activities. In the work, methods and approaches of economic and financial analysis were used to assess in dynamics the quantitative indicators of turnover in the ports of Ukraine together with changing its allocation between public and private stevedoring companies, as well as selected indicators of the financial condition of stevedores have been examined. Conclusions have been made about the significant differentiation of the public stevedores on the basis of their performance; about sustainable scaling up the presence of private companies in the port business; about growth of investment activity of profitable public as well as private stevedores. On the results of analysis has been suggested that attention should be focused on some peculiarities in the privatization of public stevedoring companies in Ukraine.

**Keywords:** seaport, public stevedore, private stevedore, privatization, analysis, efficiency, turnover, investments.

**Fig.:** 2. **Tabl.:** 4. **Bibl.:** 13.

**Demianchenko Alisa G.** – D. Sc. (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Economics and Management of Sea Transport, Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy (19 Chernomorska Str., 87517, Ukraine)

**E-mail:** ademyanchenko@gmail.com

Загальнодержавне стратегічне значення портової галузі для економіки та суспільного життя, бюрократизм і корупційність системи управління державою, недосконалість правового поля та судової системи, фактична відмова від природного ринкового способу мислення та конкурентного розвитку морських портів заради тимчасових економічних інтересів певних впливових груп суттєво стримувало зростання ефективності роботи підприємств морського транспорту, гальмувало прихід іноземних інвесторів, знецінило

привабливість України як держави з великими транзитними можливостями. У відповідь на вказані загрози з'явилася приватна ініціатива, яка почала задовольняти потреби учасників світової торгівлі у зовнішньоекономічних відносинах з виробниками та споживачами в Україні та, згодом, зайняла майже 65 % ринку портових послуг у державі [1].

Ефективність діяльності приватного сектора у сфері морського транспорту викликала інтерес держави щодо залучення незалежного капіталу до розбудови порто-

вої галузі країни. Він зумовив прийняття низки законодавчих актів, що фактично легалізували напівпідпільну діяльність приватних компаній у морських портах України. Згодом, морські порти було виведено зі списку стратегічних підприємств, що не підлягають приватизації, та офіційно озвучено наміри держави приватизувати державні стивідори, які до недавнього часу складали скелет портової галузі країни. Вказана ініціатива має як прибічників, так і критиків, тому доцільно було б проаналізувати якість роботи державних і приватних стивідорів для з'ясування, чи загрожує приватизація державних морських портів (як підприємств) їх ефективності з економічної, фінансової та соціальної сторін.

У попередніх роботах автора було проаналізовано фінансово-економічний стан портової галузі України, ефективність роботи морських портів, оцінено їх інвестиційну привабливість [2, с. 7–27, 200–237]. Дослідженню діяльності підприємств морського транспорту присвячено праці О. І. Ісаєва [3], А. В. Мезіної [4], І. Ф. Переверзевої [5], Н. І. Хомякової [6]. Однак у вказаних роботах завдання порівняння ефективності роботи державних і приватних підприємств в морських портах майже відсутнє, що зумовлює необхідність проведення подібного дослідження та актуальність його результатів.

Метою статті є динамічне дослідження економічної та фінансової ефективності роботи державних і приватних стивідорів у морських портах України для обґрунтування доцільності та своєчасності проведення приватизаційних заходів в портової галузі.

З прийняттям Закону України «Про морські порти України», який вступив в дію на практиці 3 червня 2013 р., з'явилася можливість відокремити роботу приватних стивідорів від державних та оцінити реальну ефективність портового бізнесу в держсекторі, що є підставою для прийняття обґрунтованих рішень щодо приватизації державних стивідорів. У рамках вищезазначеної мети інтерес представляє аналіз рівня вантажообробки державних стивідорів по відношенню до приватних компаній, що працюють на потужностях Адміністрації морських портів України (АМПУ) та власних причалах. Відповідна інформація представлена в *табл. 1* і *табл. 2*.

Інформація, представлена в таблицях, не може дати однозначного висновку про те, чи була абсолютно ефективною діяльність менеджерів приватних стивідорів у морських портах протягом 2007–2011 рр., оскільки в статистику держпортів включали і вантажообробку приватників. Більше того, можна побачити, що темпи падіння обсягів оброблених вантажів свідчать не на користь приватників: у кризовому 2009 р. вантажообробка в держпортах (з урахуванням приватних стивідорів) впала на 8%, а в приватних портах – на 22,5%. Усе ж сталість вантажної бази, довготривалі зв'язки з підприємствами та державними компаніями дали змогу державним портам більш стійко витримати кризові явища у світовій та вітчизняній економіці. Однак у період з 2012 по 2015 рр., коли чіткіше можна побачити розподілення вантажообігу між приватними і державними стивідорами, ситуація свідчить про більшу мобільність та ефективність реакції перших на виклики політичної та економічної нестабіль-

ності в країні. При загальному падінні обсягів вантажообробки в усіх морських портах України на 4,2% за чотири роки державні стивідори втратили близько 17,5% вантажів, приватні стивідори на причалах АМПУ – тільки 0,6%, а приватники на власних потужностях збільшили вантажообробку на 10,8%.

Таблиця 1

Розподіл вантажообробки в морських портах України між державними та приватними стивідорами до 2012 р. [7]

Рік	Загальний обсяг обробки вантажів у морських портах України, млн т	Державні та приватні стивідори на причалах державних портів, млн т	Приватні стивідори на власних причалах, млн т
2007	177,7	123,7	54
2008	187,65	132,18	55,47
2009	143,82	109,73	34,09
2010	148,21	107,64	40,57
2011	155,52	113,7	41,82

Таблиця 2

Розподіл вантажообробки в морських портах України між державними та приватними стивідорами після 2012 р. [1]

Рік	Загальний обсяг обробки вантажів в морських портах України, млн т	Державні стивідори на причалах АМПУ, млн т	Приватні стивідори на причалах АМПУ, млн т	Приватні стивідори на власних причалах, млн т
2012	150,99	59,386	51,226	40,371
2013	148,604	54,815	49,868	43,921
2014	144,865	49,153	49,551	46,161
2015	144,645	48,981	50,917	44,747

На жаль, незважаючи на розширення масштабів діяльності приватних стивідорів у морському бізнесі, досягти загального обсягу вантажообробки 2008 р., який став рекордним завесь період існування галузі (187 млн т), підприємствам не вдається. Цей факт пояснюється неможливістю розширювати масштаби діяльності через воєнні дії в Донецькій та Луганській областях у Маріупольському порту, який знизив вантажообробку у 2015 р. до майже 10 млн т, хоча у 2012 р. прогнозувалося зростання до 16–17 млн т. Зменшились обсяги металевих, хімічних, контейнерних вантажів на причалах Одеси, Іллічівська, Южного.

Для подальшої оцінки ефективності роботи державних стивідорів у морських портах України розглянемо статистику їх діяльності в порівнянні з приватними компаніями (*табл. 3*).

Розподіл обсягів обробки вантажів в морських портах України у 2013–2014 рр. [8]

Морський порт	Вантажообіг за 2013 р., млн т			Вантажообіг за 2014 р., млн т		
	Державний стивідор	Приватні стивідори	Усього	Державний стивідор	Приватні стивідори	Усього
Бердянський	2	0,2	2,2	3	0,2	3,2
Білгород-Дністровський	0,6	0	0,6	0,7	0	0,7
Ізмаїльський	2,7	0,1	2,8	3	0,1	3,1
Іллічівський	10,1	6,4	16,5	10,5	7,1	17,6
Маріупольський	14,6	0,9	15,5	12,1	0,9	13
Миколаївський	0	20,3	20,3	0	20,8	20,8
Одеський	0	23,2	23,2	0	24,6	24,6
Октябрьск	1,8	3,8	5,6	2,4	4,6	7
Ренійський	0,6	2,2	2,8	0,6	0,9	1,5
Скадовський	0,294	0,006	0,3	0,093	0,007	0,1
Усть-Дунайський	0,04	0	0,04	0,062	0	0,062
Херсонський	2,3	1,8	4,1	1,4	2,5	3,9
Южний	15,2	28,2	43,4	14,8	32,6	47,4
<b>УСЬОГО</b>	<b>50,234</b>	<b>87,106</b>	<b>137,34</b>	<b>48,655</b>	<b>94,307</b>	<b>142,962</b>

Зібрана інформація показує, що в двох морських портах України – Миколаївському та Одеському, державний стивідор не веде вантажно-розвантажувальних робіт на причалах, тобто працює за моделлю «порт-інструмент», у відповідності до якої державне підприємство надає співробітників, портове обладнання та устаткування приватним компаніям, які працюють із вантажами. Така ситуація є наслідком нестачі вантажної бази для державного стивідора, що зумовлено як небажанням вантажо- та судновласників мати справу з державним підприємством через бюрократію, так і непрофесійним й незацікавленим менеджментом, нездатним завантажити власні виробничі потужності. На жаль, у цьому випадку державний стивідор отримує лише плату за власні послуги та оренду обладнання, однак така модель є суттєвим кроком до роздержавлення портової галузі, залучення приватних інвесторів, апробації різних схем державно-приватного партнерства та сприяє конкуренції на ринку портових послуг.

Аналіз даних табл. 3 свідчать про зростання загального обсягу вантажообробки на 4,1%, однак частка держсектора знизилася на 3% за рахунок зростання масштабів діяльності приватників на 7,2 млн т (+8,3%). Державні стивідори, що складають трійку лідерів галузі – це Южний, Іллічівський, Маріупольський порти, які намагаються утримати та розширити вантажопотоки, наростити прибутковість, оптимізувати власну діяльність. Однак навіть в Южному порту державний стивідор оброблює у 2,3 разу менше вантажу, ніж загалом приватні компанії. Депресивні порти (Білгород-Дністровський, Скадовський, Усть-Дунайський, Ізмаїльський, Ренійський), в основному, знаходяться в очікуванні на прихід інвестора з власними вантажами та активно пропонують до реалізації інвестиційні проекти розвитку власних територій.

Згідно зі статистикою, серед державних стивідорів найбільшим є Южний морський торговельний порт, в якому у 2014–2015 рр. обробили близько 15 млн т різних вантажів. Однак показники його роботи значно менші, ніж приватної компанії «Трансінвестсервіс» або «ТІС» (порт Южний), яка понад п'ять років є найбільшим стивідором, що працює в морських портах України [9]. Порівняння абсолютних результатів діяльності терміналів «ТІС» і великих державних стивідорів об'єктивно не на користь останніх (рис. 1).

Компанія «Трансінвестсервіс», маючи п'ять терміналів для обробки зернових, мінеральних добрив, руди, вугілля та контейнерів (контейнерний термінал є найширшим і найглибшим в Україні) площею 200 га, за 21 рік свого існування стала найбільшим оператором на ринку послуг з перевалювання зерна, окатишів, встановила національний рекорд з інтенсивності обробки всіх видів автомашин та колісної техніки, інвестувала у 2015 р. майже 500 млн грн у розвиток власної та припортової інфраструктури, розвиває на прилеглих територіях індустріальний парк і залучає партнерів до розробки унікального промислово-логістичного кластера.

Великими за обсягами обробки вантажів є компанії «ГПК – Україна», «Бруклін-Київ», «Ніка-Тера». Вони створюють середню ланку стивідорів, що перевалюють 3–7 млн т вантажу на рік, до яких жоден державний порт не потрапляє (рис. 2).

Негативна динаміка спостерігається в показниках усіх трьох великих операторів, однак вона спричинена об'єктивними факторами економічної та політичної нестабільності в Україні, падінням обробки вугілля та металу, контейнерних вантажів через зменшення обсягів світової торгівлі.

Ефективність роботи портових операторів доводить не тільки їх високий вантажообіг, але й те, наскільки

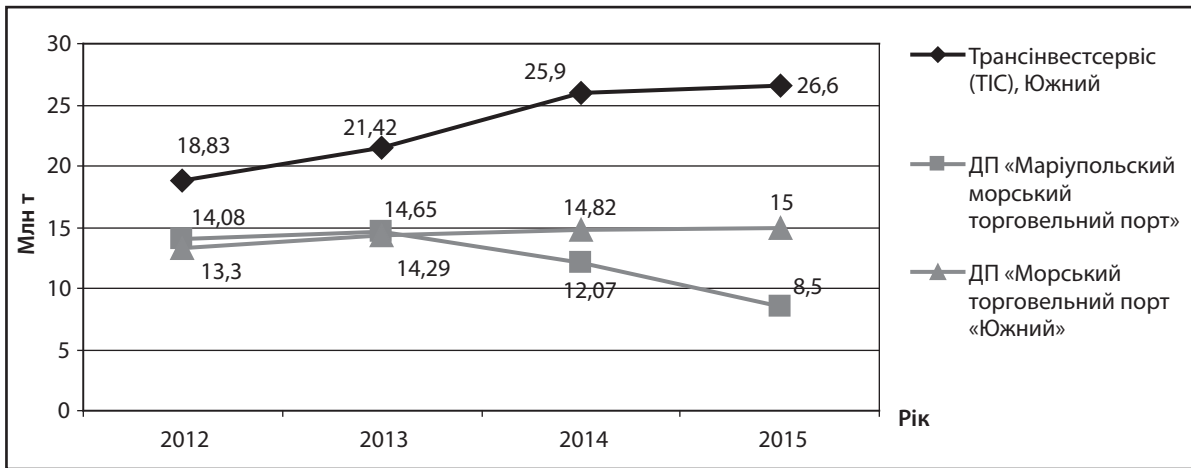


Рис. 1. Порівняння вантажообігу приватного та державних стивідорів в морських портах України за 2012–2015 рр., млн т  
Джерело: побудовано за даними [7].

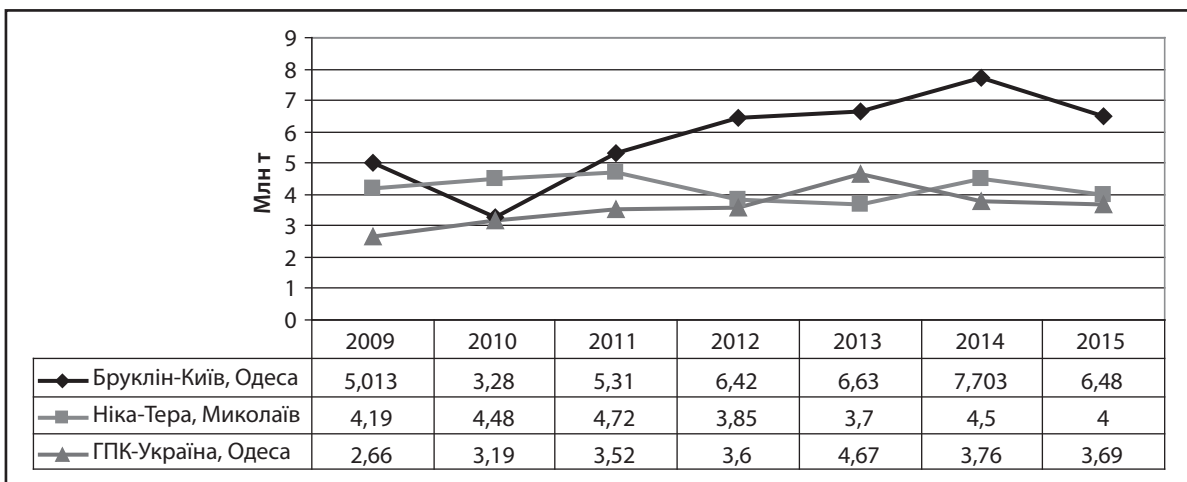


Рис. 2. Порівняння вантажообігу приватних стивідорів, що працюють в морських портах України, за 2009–2015 рр., млн т  
Джерело: побудовано за даними [7].

ки завантажені виробничі потужності стивідора. Серед найуспішніших державних портів максимальний рівень використання виробничих потужностей спостерігається в Маріупольському порту (більше 70%), в Южному цей показник становить близько 37%, в Іллічівському – 33%, а в середньому по державних стивідорах – майже 32%. Водночас у компанії «ТІС» у 2015 р. потужності зернового терміналу було завантажено на 89%, вугільного – на 78%, мінеральних добрив – на 63%, рудного – на 87%.

Алі проведемо порівняння фінансових показників діяльності приватних і державних стивідорів. Інформація щодо фінансово-господарської діяльності державних стивідорів у морських портах України у 2013–2014 рр. представлена в аналітичному звіті щодо можливості приватизації державних підприємств України, підготовленому Національною Радою реформ за сприяння Міністерства економічного розвитку і торгівлі України та Фонду державного майна України [8]. Згідно з представленим звітом, фінансові показники державних стивідорів у 2014 р. відносно 2013 р. суттєво покращилися, про що свідчить зменшення кількості збиткових портів – з 5 до 1 (Скадовськ) у 2014 р. та

збільшення сумарної виручки на 245 млн грн (+6,6%) і чистого прибутку на 565 млн грн (+116%) при зменшенні витрат на 140 млн грн (–5,75%). Розрахунок різних показників рентабельності підтверджує позитивну динаміку за вказані роки (табл. 4).

Розрахунки показують, що достатньо успішним, з точки зору рентабельності за чистим прибутком, є Одеський порт, який ефективно розпоряджається власним майном, Маріупольський – за рахунок переробки високовартісних вантажів, та Южний, що має рентабельність на 5% меншу, ніж у Маріупольського порту, при схожому обсязі чистого прибутку, однак його виручка майже на 30% вища. За показником виробничої рентабельності лідером є Маріупольський порт, що має відносно нижчий рівень витрат, ніж його конкуренти Іллічівський та Южний порти (не враховуємо Одеський та Миколаївські порти, які не займаються перевалкою вантажів). Серед менших портів, окрім Білгород-Дністровського, Скадовського та Усть-Дунайського, відача однієї гривні, вкладеної у виробництво, також дає від 16 до 30% валового прибутку, що є достатнім для того, щоб вважати їх фінансово успішними.

Аналіз рентабельності діяльності державних стивідорів у морських портах України у 2013–2014 рр.

Морський порт	Виробнича рентабельність, %		Рентабельність реалізації, %		Рентабельність чистого прибутку, %		Рентабельність активів, %	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Бердянський	-5,74	19,71	-6,09	16,47	-5,84	16,60	-3,03	12,50
Білгород-Дністровський	-21,16	0,20	-26,84	0,20				
Ізмаїльський	5,97	30,43	5,63	23,33	-11,97	14,29	-4,08	7,08
Іллічівський	-10,83	17,40	-12,14	14,82	-13,05	15,21	-4,58	5,81
Маріупольський	178,01	215,38	64,03	68,29	29,69	36,81	11,60	12,88
Миколаївський	84,49	110,77	45,80	52,55	-14,76	5,47	-5,46	0,59
Одеський	99,56	104,20	49,89	51,03	39,17	50,34	16,50	7,96
Ренійський	21,86	31,80	17,94	24,13	2,69	4,23	3,07	4,49
Скадовський	-1,69	-67,44	-1,72	-207,14	-82,76	-350,0	-18,97	-20,33
Усть-Дунайський	-17,27	-24,30	-20,87	-32,11	0,93	8,03	0,09	0,77
Херсонський	90,86	16,63	47,60	14,26	-4,89	1,19	-1,85	0,58
Южний	73,19	104,90	42,26	51,20	14,94	29,61	7,55	15,47

На відміну від інших показників рентабельності, рентабельність активів державних стивідорів має значно менший рівень, але не завжди через відсутність достатньої кількості вантажів. Малоефективна політика формування та використання основних фондів приводить до того, що на балансі порту утримується значний обсяг основних засобів для вантажно-розвантажувальних робіт, причому значна їх частина не використовується внаслідок незадовільного фізичного стану, більшість – морально застарілі, масштабних інвестиційних проектів щодо розвитку портової інфраструктури та основних засобів не реалізується через недостатність фінансових ресурсів. До того ж, на балансі порту знаходяться і непрофільні активи – об'єкти соціальної сфери. Тому на часі постає також питання оптимізації активів державних стивідорів, що сприятиме підвищенню ефективності їх виробничої діяльності.

Стосовно фінансових показників роботи приватних стивідорів, їх аналіз ускладнюється важкістю отримання інформації про стан фінансово-господарської діяльності, оскільки вона становить комерційну таємницю. Однак з відкритих джерел відомо, що, наприклад, компанія «Бруклін-Київ» у 2015 р. отримала виручки від реалізації близько 547 млн грн, а чистого прибутку – 33,4 млн грн [10]. Тобто, рентабельність чистого прибутку стивідора склала майже 6,1%. Однак цей показник недоцільно порівнювати з аналогічними у державних стивідорів, оскільки не можна знайти співпадіння між підприємствами за вантажообігом та витратами. Хоча, якщо співставити рівень валової виручки компанії «Бруклін-Київ» і Маріупольського та Южного портів, то, за майже однаковою виручкою, державні стивідори отримали більше 300 млн грн чистого прибутку та виїшли на рентабельність близько 30%. При цьому слід зазначити, що виручка державними операторами була отримана за майже в 2 рази більший обсяг вантажообробки (близько 10 млн т і 15 млн т проти 6,5 млн т у компанії «Бруклін-Київ»).

Опосередковано про стан фінансів приватних стивідорів свідчить їх інвестиційна активність. Наприклад, компанія «Трансінвестсервіс» інвестувала у 2015 р. близько 10 млн дол. у розвиток припортової інфраструктури «Укрзалізниці» та підписала меморандум про будівництво зернового терміналу разом з АМПУ та партнерами на 130 млн дол. [9]; компанія «Бруклін-Київ» разом з партнерами за 3 роки інвестує в новий термінал близько 104 млн дол., з яких кредит ЄБРР становить 60 млн дол. [10]; компанія «ГПК – Україна» бере участь в проекті будівництва і розширення контейнерного терміналу в Одеському порту і на тепер вклала майже 1 млрд грн власних коштів [11]; компанія «Ніка-Тера» інвестує у 2016 р. 225 млн грн у розвиток створеної портової інфраструктури (розширенні причальної лінії, будівництво нового причалу, модернізація обладнання) [12].

Втім, інвестиційна діяльність і великих державних стивідорних компаній швидко розширюється. Наприклад, у порту Южний у 2015 р. реалізовано проектів вартістю близько 600 млн грн щодо придбання перевантажувального обладнання, модернізації та реконструкції порталних кранів, вугільно-рудного комплексу, супутньої портової інфраструктури (очисні споруди, інженерні мережі, електропостачання) [13]. ДП «Іллічівський морський торговельний порт» підписав меморандум з приватним інвестором про реалізацію проекту нового терміналу вартістю 100 млн дол. [11], Спеціалізований порт «Октябрьск» планує співробітництво з металургійним гігантом «Арселор Міттал» з приводу модернізації та використання терміналів порту [11].

#### ВИСНОВКИ

За результатами аналізу ефективності роботи державних і приватних стивідорів за економічними та фінансовими показниками можна зробити певні висновки про доцільність та своєчасність активної приватизації державних морських портів.

*По-перше*, якщо розглядати приватизацію як засіб стратегічного зростання ефективності діяльності державного портового стивідора, то цей інструмент є актуальним для тих портів, які мають стабільно незадовільний фінансовий стан, проблеми з оновленням виробничих активів, слабкою вантажною базою. Це, перш за все, порти Усть-Дунайський, Ренійський, Білгород-Дністровський, Скадовський, Херсонський, оскільки взаємовідносини державно-приватного партнерства зможуть вирішити вказані проблеми частково та тимчасово. До того ж, в умовах неподоланої корупції, є загроза залучення недобросовісного інвестора, який буде неякісно виконувати концесійні або орендні зобов'язання, і в результаті держава отримує власність у ще гіршому стані, ніж вона є тепер.

*По-друге*, фінансово успішні порти (Южний, Маріупольський, Іллічівський), в яких менеджмент ефективно використовує наявні ресурси, можуть самостійно проводити інвестиційну діяльність та активно конкурувати на ринку портових послуг завдяки потужній виробничій базі, вигідному географічному положенню, близькості до промислових підприємств, продукція яких складає основу їх вантажообробки. Приватизаційні заходи щодо вказаних державних стивідорів можуть нанести фінансові, економічні, стратегічні збитки державному бюджету, який має певний відсоток у чистому прибутку підприємств, якщо об'єкт приватизації буде суттєво недооцінено, що знову можливо за умов сучасного стану в політиці та економіці. Наприклад, за експертною думкою менеджерів великих приватних портів, ринкова вартість Державного підприємства «Южний морський торговельний порт» становить близько 300 млн дол. [13], однак вартість активів порту становить 2,5 млрд грн (близько 160 млн грн на 2014 р.), і саме вона може стати базою для прийняття рішення в разі приватизації чи реалізації різних концесійних моделей. До того ж, слід зазначити, що у 2014 р. державний стивідор Южного порту перерахував у бюджет близько 500 млн грн і на сьогодні є другим у рейтингу платників податків Одеської області [13]. Серед приватних стивідорів до десятки найбільших платників податків потрапила і компанія «Бруклін-Київ», платежі якої склали близько 200 млн грн, при цьому її ринкова вартість оцінюється в майже 400 млн дол. [10].

*По-третє*, важливими є технічні питання проведення приватизації – оцінка морських портів та процедура проведення конкурсу з метою розробки таких механізмів, яким би дозволили нівелювати корупційну складову, що притаманна подібним процесам у сучасній Україні. Оскільки без чітко прописаних і вигідних, у першу чергу для держави, умов приватизації є вірогідність повторення помилок роздержавлення 90-х років минулого століття. До того ж, приклад Великобританії, де всі державні порти було виведено з державної власності, свідчить про те, що намагання залучити більше інвесторів до приватизації портової галузі та поповнити дефіцит бюджету за рахунок отриманих коштів приводить до зменшення ефективності цього механізму для державного бюджету в середньостроковому та довгостроковому періоді: порти Британії було приватизовано за

10% від їх ринкової вартості, а відрухування податків до бюджету зменшилися; вплив держави на транспортну політику морських портів у галузі майже нівелювався, а набір регуляторних механізмів суттєво звузився.

Таким чином, не завжди саме приватизація є найефективнішим інструментом залучення приватного капіталу в морські порти. Залежно від проблем, з якими вони стикаються, доцільнішими можуть бути різні види концесії, оренда, корпоратизація підприємств. Саме цей напрямок дослідження є перспективним і потребує подальшої розробки вченими та спеціалістами, що приділяють увагу вирішенню проблем розвитку морських портів України. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Показники роботи за 2013–2015 роки // Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uspa.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua](http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua)
2. Дем'янченко А. Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах: монографія / А. Г. Дем'янченко. – Маріуполь: Новий світ, 2014. – 359 с.
3. Исаев А. И. Морские порты Украины: анализ текущего состояния и тенденции отрасли [Электронный ресурс] / А. И. Исаев // Материалы VII международной конференция «Сталь и сырье из СНГ на мировых рынках» (г. Киев, 23–24 апреля 2012 г.). – Режим доступа: [http://www.cfts.org.ua/files/Isaev\\_Metal\\_Forum\\_2012.pdf](http://www.cfts.org.ua/files/Isaev_Metal_Forum_2012.pdf)
4. Мезина Л. В. Общесистемные условия эффективного позиционирования морских торговых портов Украины / Л. В. Мезина // Вісник Хмельницького національного університету. – 2014. – № 3. – Т. 3. – С. 137–140.
5. Переверзева І. Ф. Перспективи виходу з кризового стану морських торговельних портів України [Електронний ресурс] / І. Ф. Переверзева // Водний транспорт. – 2014. – Вип. 2. – С. 101–108. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2014\\_2\\_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2014_2_19)
6. Хомякова Н. И. Морской грузовой транспорт Украины: структурно-динамический анализ и тенденции изменения [Электронный ресурс] / Н. И. Хомякова // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 4. – Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2015/04/51115>
7. Національний морський рейтинг України (2007–2013 pp.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rating.portsukraine.com/archive-index.html>
8. Українські державні підприємства: можливості приватизації // Національна Рада реформ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://reforms.in.ua/sites/default/files/upload/docs/ukr\\_ukraine\\_privatization\\_opportunities.pdf](http://reforms.in.ua/sites/default/files/upload/docs/ukr_ukraine_privatization_opportunities.pdf)
9. Вся правда о ТИС // Официальная страница в социальной сети Facebook [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.facebook.com/tis.terminals>
10. Гребеник Е. Двое из Бруклина: история успеха Юрия Губанкова [Электронный ресурс] / Е. Гребеник // Журнал «Forbes». – 2015. – № 10. – Режим доступа: <http://forbes.ua/magazine/forbes/1403736-dvoe-iz-bruklina-istoriya-uspeharyuriya-gubankova>
11. Уряд повідомив про обсяги інвестицій у морпорти України [Електронний ресурс] // Аграрне інформаційне агентство. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/urad-povidomiv-pro-obsagi-investicij-u-morporti-ukraini>

**12.** Александр Гайду: инвестиции в развитие «Ника-Теры» в 2016 г. составят около 225 млн грн [Электронный ресурс]// Новости. – Официальный сайт компании «Ника-Тера». – Режим доступа : [http://nikatera.com/news/aleksandr\\_gajdu\\_investitsii\\_v\\_razvitie\\_nika\\_tery\\_v\\_2016g\\_sostavjat\\_okolo\\_225 mln\\_grn\\_](http://nikatera.com/news/aleksandr_gajdu_investitsii_v_razvitie_nika_tery_v_2016g_sostavjat_okolo_225 mln_grn_)

**13. Уляницкий Д.** Почему срываются инвестиции в порт «Южный» / Д. Уляницкий [Электронный ресурс] // РБК-Україна. – Режим доступа : [https://www.rbc.ua/rus/analytics /pochemu\\_sryvayutsya-investitsii-port-yuzhnyy-1445324926.html](https://www.rbc.ua/rus/analytics /pochemu_sryvayutsya-investitsii-port-yuzhnyy-1445324926.html)

#### REFERENCES

“Aleksandr Gaydu: investitsii v razvitie «Nika-Tery» v 2016 g. sostavjat okolo 225 mln грн” [Alexander Hyde: investing in the development of “Nika-Tera” in 2016 will be about 225 million UAH]. Ofitsialnyy sayt kompanii «Nika-Tera». [http://nikatera.com/news/aleksandr\\_gajdu\\_investitsii\\_v\\_razvitie\\_nika\\_tery\\_v\\_2016g\\_sostavjat\\_okolo\\_225 mln\\_grn\\_](http://nikatera.com/news/aleksandr_gajdu_investitsii_v_razvitie_nika_tery_v_2016g_sostavjat_okolo_225 mln_grn_)

Demianchenko, A. H. *Kontseptsiiia efektyvnoho upravlinnia rozvytkom morskoi portovoi haluzi Ukrainy v rynkovykh umovakh* [The concept of effective management of marine port industry in Ukraine market conditions]. Mariupol: Novyi svit, 2014.

Grebenik, E. “Dvoe iz Bruklina: istoria uspekha Yuria Gubankova” [Two of Brooklyn: the success story of Yuri Gubankova]. <http://forbes.ua/magazine/forbes/1403736-dvoe-iz-bruklina-istoriya-uspeha-yuriya-gubankova>

Isaev, A. I. “Morskie porty Ukrainy: analiz tekushchego sostoianiia i tendentsii otrasli” [Seaports of Ukraine: analysis of the current status and trends in the industry]. [http://www.cfts.org.ua/files/Isaev\\_Metal\\_Forum\\_2012.pdf](http://www.cfts.org.ua/files/Isaev_Metal_Forum_2012.pdf)

Khomiakova, N. I. “Morskoy gruzovoy transport Ukrainy: strukturno-dinamicheskiiy analiz i tendentsii izmeneniia” [Sea freight Ukraine: structural and dynamic analysis and changing trends]. <http://web.snauka.ru/issues/2015/04/51115>

Mezina, L. V. “Obshchesistemnyye usloviya efektyvnogo pozitsionirovaniya morskikh torhovykh portov Ukrainy” [System-wide conditions for effective positioning of sea trading ports of Ukraine]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, vol. 3, no. 3 (2014): 137-140.

“Natsionalnyi morskyy reitynh Ukrainy (2007-2013 rr.)” [National maritime rating of Ukraine (2007-2013)]. <http://rating.ports-ukraine.com/arhive-index.html>

Pereverzieva, I. F. “Perspektyvy vykhodu z kryzovoho stanu morskyykh torhivnykh portiv Ukrainy” [Prospects for exit from the crisis sea trade ports of Ukraine]. [http://nbul.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2014\\_2\\_19](http://nbul.gov.ua/UJRN/Vodt_2014_2_19)

“Pokaznyky roboty za 2013-2015 roky” [Performance for 2013-2015]. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. [http://uspa.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua](http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua)

“Ukrainski derzhavni pidpriemstva: mozhlyvosti pryvatyzatsii” [Ukrainian state-owned enterprises, privatization opportunities]. Natsionalna Rada reform. [http://reforms.in.ua/sites/default/files/upload/docs/ukr\\_ukraine\\_privatization\\_opportunities.pdf](http://reforms.in.ua/sites/default/files/upload/docs/ukr_ukraine_privatization_opportunities.pdf)

“Uriad povidomyv pro obsiagy investytsii u morporty Ukrainy” [The government reported investments in seaports Ukraine]. Ahrarne informatsiine ahentstvo. <http://agravery.com/uk/posts/show/urad-povidomiv-pro-obsagi-investicij-u-morporti-ukraini>

Ulyanitskiy, D. “Pochemu sryvayutsya investitsii v port «Yuzhnyy»” [Why break down the investment in port “Southern”]. <https://www.rbc.ua/rus/analytics/pochemu-sryvayutsya-investitsii-port-yuzhnyy-1445324926.html>

“Vsya pravda o TIS” [The whole truth about the TIS]. Ofitsialnaya stranitsa v sotsialnoy seti Facebook. <https://www.facebook.com/tis.terminals>