

**А. Г. Дем'янченко,**

*доктор економічних наук, доцент,*  
ORCID 0000-0003-4187-417X,  
e-mail: marimakva@gmail.com,

**М. М. Дергаусов,**

*кандидат технічних наук, доцент,*  
ORCID 0000-0002-0927-3334,

**В. В. Рябчук,**

*аспірант,*  
ORCID 0000-0003-4261-1881,

*Донецький державний університет управління, м. Маріуполь*

## ВПЛИВ ПРИВАТИЗАЦІЇ НА ПОРТОВІ СИСТЕМИ СВІТУ

**Постановка проблеми.** Морська вантажна галузь відіграє важливу роль у світовій торгівлі, дозволяючи країнам використовувати порівняно дешевий варіант переміщення товарів з однієї частини світу в іншу. Важливу роль у цьому процесі займають морські порти. Стверджувалося, що приватизація портів сприяє іноземним інвестиціям та сприяє інфраструктурному розвитку країни, а також забезпечує доступ до технологій для покращення загальної експлуатаційної продуктивності. Оскільки глобальна морська вантажна галузь розглядається як найбільший вид перевезень на землі, забезпечення ефективності, модернізації морських вантажних перевезень та послідовних пошуків технологічних удосконалень означатиме, що врешті-решт вибір споживачів буде очевидним.

### **Аналіз останніх досліджень та публікацій.**

Питанням приватизації морських портів приділяли увагу в своїх працях такі вчені, як: Д. Клаттебук [1], У. Шеферд [2], П. Фергюсон [3], Д. Карлтон [4], М. Серрано [5], Р. Коаз [6], В. Беккерс [7] та ін. Досвід зарубіжних практиків дозволяє зробити висновки та будувати свою власну модель управління морським портом, яка найбільшою мірою відповідає вимогам країни. Вплив процесу приватизації на результати роботи порту доведений вченими, але його позитивний характер продовжують досліджувати.

**Метою статті** є дослідження процесу впливу приватизації на портові системи у світі.

**Виклад основного матеріалу.** Великобританія вважається лідером у приватизаційному бумі у 1980-х роках. Були використані різні методи передачі, такі як прямий продаж активів за узгодженою ціною, викуп робочої сили, а також конкурентні тендери для надання певних державних послуг, таких як охорона здоров'я, збір відходів та прибирання вулиць [1].

Більшість найприбутковіших компаній Великобританії складала підприємства, які раніше були державною власністю, і, використовуючи фондову біржу як засіб приватизації, ціни на акції різко зросли.

Для багатьох, якщо не для всіх прибережних країн, порти є критично важливими вузлами для міжнародних торгових потоків. Якщо вони працюють ефективно, виграють економіка, електорат і країна в цілому – але, на жаль, стосується і зворотного. За своєю суттю порти були висунуті як ідеальні кандидати для приватизації, оскільки, щорічно обмінюючи мільйони тонн вантажів та пасажирів, їх рівень продуктивності та ефективності впливає на всю економіку. Крім того, при надзвичайно великих інвестиційних портфелях через характер інфраструктури та надбудови, необхідних для ефективного функціонування порту, довгострокова рентабельність інвестицій є критично важливою для виправдання стійкості.

Очікується, що різні цілі приватизації, як правило, приносять користь за рахунок підвищення ефективності. Незважаючи на ці досягнення, соціально-політичні цілі також повинні бути враховані, і делікатний баланс між приватною та державною власністю може потребувати подальшого аналізу. Як уже згадувалося раніше, кожна держава може обрати різну політику приватизації щодо того, чого вона сподівається досягти, та враховуючи існуючий економічний, соціальний та політичний клімат та умови.

Порти як географічні явища надають послуги, які можна вважати приватними товарами – тобто там, де споживання конкурує. Споживання послуги порту додатковою лінією доставки можуть привести до додаткових витрат, оскільки для виконання цієї послуги можуть знадобитися додаткові трудові ресурси, обладнання та адміністрація. Виключення однієї судноплавної лінії може бути можливим, коли обслуговуються інші судноплавні лінії, і це може призвести до збільшення часу плавання та витрат на прокат суден, коли вони чекають обслуговування. У цьому сенсі портові послуги є конкурентними та не підлягають виключенню, що робить їх приватним благом, яке можна надавати та виробляти публічно [2]. Потім портові послуги надаються тим суднам, які готові платити, а ті, хто не хоче платити, будуть

виключені. Через обмежену пропускну здатність в портах обробка одного судна може зменшити доступність послуг, що надаються іншим судам, що призведе до перевантажень порту та збільшення витрат – тим самим роблячи послуги не конкурентними [3].

Стандартна економічна теорія передбачає, що за цілком конкурентних ринкових умов граничні витрати дорівнюватимуть граничному доходу, а цілком конкурентоспроможна кількість товарів або послуг буде поставлятися і купуватися [2]. Цікаво, що там, де мета прибутковості як основний мотив приватних фірм і заснована на найкращому розподілі ресурсів, її основою є припущення, що ринки функціонують за досконалими моделями конкуренції, що на практиці часто не буває. Якщо ресурси ефективно розподіляються відносно співвідношення виходу (продукти) проти входів, що використовуються у виробництві цих випусків, це показує, що конкуренція досягла своєї межі, або подальша конкуренція не може відбутися [9].

Отже, фірми постачають один і той же товар, використовуючи однакові ресурси, і не конкурують ні з чим іншим, крім ціни. Здається, рівновага Парето, що максимізує прибуток, тоді не сприяє конкуренції і є вкрай нереальною. Оскільки морські порти вимагають значних капіталовкладень через великі інфраструктурні вимоги, такі як стінки набережних, причали, меліорація та баржі, при операціях, що вимагають великих місць зберігання та інтермодальних пунктів передачі (наприклад, з моря на дорогу або з моря на залізницю та навпаки) – більшість портів історично будувалися та експлуатувалися урядами з метою забезпечити безпеку надання послуг країні та решті світу.

Цікавим спостереженням П. Фергюсона [3] є те, що державні фірми мають проблеми із залученням інвестицій, де встановлені обмеження щодо отримання коштів, а також якщо уряд має обмежені інвестиційні фонди [4].

Власниками земельних ділянок є ті, хто інвестував у забезпечення інфраструктури портової системи – часто їх називають портовими органами. Регулювання – це чітко визначена роль контролю за поведінкою не тільки власників земельних ділянок, але й інших зацікавлених сторін, таких як власники та оператори суден, транспортні оператори та інші заступники портового середовища, з метою забезпечення узгодженості та дотримання міжнародного морського права.

Порти можуть виконувати різні функції. Право власності на землю стосується таких матеріальних цінностей, як стіни набережної, причали для суден, термінали та зони паркування. Регулювання порту стосується судноплавства та забезпечення дотримання таких питань, як вивезення відходів, безпека членів екіпажу, експлуатація суден.

У вищезазначених моделях суто державним морським портом буде порт, де всі три елементи пе-

ребувають під контролем держави. Суто приватний порт був би протилежним вищезазначеному, де всі три елементи перебувають під контролем приватної організації. Ускладнення може існувати, коли всі три елементи надаються приватно тим самим суб'єктом господарювання, що може розвинути монополію та призвести до провалу ринку [4].

Державно-приватна портова система буде такою, коли земля є державною власністю, діяльність порту регулюється державою, тоді як фактична операція виконується приватно. Це дозволяє державі мати контрольний пакет акцій над такими ключовими елементами, як земля, інфраструктура та регулювання, тоді як операції покращуються з точки зору ефективності, оскільки вони виконуються в приватному порядку.

Приватна/державна портова система буде такою, коли елементи права власності на землю та обробки вантажів здійснюються приватно, тоді як регулювання портових послуг контролюється державою.

М. Серрано та Л. Трухільо [5] зазначають, що література з портової економіки визнає дві моделі портового управління або регуляторного управління:

- Комплексна – де портовий орган або регулятор забезпечує та несе пряму відповідальність за всі портові споруди та послуги. Незалежним операторам заборонено виконувати будь-яку діяльність у цих портах, але в деяких випадках може бути дозволено виконувати незначні завдання, такі як збір відходів.

- Орендна – де роль портової адміністрації або регулятора обмежується наданням та підтримкою базової інфраструктури, наприклад причалів та док-ріг, та основних послуг, таких як периферійна безпека. Решта портових послуг, таких як обробка вантажів та морські послуги, надаються сторонніми підприємствами. [5].

Сьогодні в літературі з'явилася нова модель портового управління або регулювання, а саме «інструмент». Тут адміністрація порту не тільки володіє та управляє інфраструктурою, але також надбудовою, такою як складування та обладнання. Такі портові послуги використовуються фірмами за ліцензійними та концесійними угодами, а прикладами є Антверпен (Бельгія) та Сіетл (США).

Існує багато суперечок навколо того, яке поєднання функцій порту могло б діяти найефективніше під контролем або держави, або приватного сектору. Якщо для приватної участі мали бути доступні лише вантажні перевезення, чи було це визначено як периферійні послуги чи ринки, що не конкурують, залежить від поставлених кінцевих цілей. Якщо приватну участь заохочували для створення загальної ефективності та розширення споживчого вибору в порту Дурбана, такий доступ не може бути обмежений конкретними сферами діяльності. Крім того, якщо загальна регуляторна стратегія не узгоджу-

ється з поставленими цілями, таке звернення до приватного сектору може не мати бажаного впливу. Хоча міжнародна тенденція полягає у переході від суто державного порту до суто приватного, існують певні варіації через різні фактори впливу, які переважають в певних країнах [6].

Іншим життєво важливим моментом було б питання про те, чи слід частково чи повністю здійснювати приватну участь у портах. Хоча портові послуги вважаються приватними товарами, і в особливих обставинах, як у Південній Африці, вони надаються публічно, приватизація портових послуг, володіння портовою землею, а також портове адміністрування може привести лише до передачі монопольної влади від іншої сторони.

Перехід до чисто приватної моделі може мати такі переваги, як вдосконалення інвестицій, інфраструктури та управлінських навичок. Однак негативний вплив монополістичної поведінки на визначення ціни може подолати вигоди. Якщо обрано суто приватну модель, тоді було б вигідно пропонувати таку можливість багатьом постачальникам послуг.

Однак у випадках, коли обрано навіть кількох постачальників послуг, можливу змову між сторонами можна усунути за допомогою державного регулювання. Створивши незалежний регуляторний орган для нагляду за приватними учасниками портів та їх поведінкою, держава може забезпечити підтримку конкурентної ринкової практики. Різні форми регулювання можуть бути реалізовані за допомогою приватизації або концесійних угод, включаючи рівні цін, норму капітальних вкладень та очікувану прибутковість, довгострокові граничні витрати [2].

Хоча державне регулювання може бути ефективним у забезпеченні конкурентної поведінки, існують чотири економічні проблеми: У. Шеферд [2]:

- правильні критерії державного регулювання повинні включати природні монополії, децінову дискримінацію, коливання випуску продукції, з великими коливаннями між ними витрат та попиту, а також обмежений фізичний зв'язок із споживачами. Межі регулювання часто є широкими та дискусійними;

- з метою підвищення ефективності ціна повинна дорівнювати граничним витратам;

- регулювання призвело до "зростання всіх витрат", яке базувалося на структурі ціноутворення з вищими витратами – що в підсумку призводить до цінової дискримінації. Забезпечення ціноутворення на граничних витратах стримує таку поведінку;

- метод регулювання базової ставки, коли держава регулює розмір капітальних вкладень, очікувану прибутковість та відповідні рівні цін, може спонукати фірму збільшити значення бази своєї ставки капіталу, а не зменшити її. У деяких випадках фірми можуть вирішити збільшити свою вартість інвестицій, наприклад, за допомогою нових технологій або капіталомістких методів, або по-

вільно знецінювати активи, що дозволить їм дискримінувати ціни. Щоб регулювання було ефективним, державна обізнаність та моніторинг повинні бути повними [9].

В аналізі А. Байрд [8] 100 найбільших у світі контейнерних портів (Міжнародне Опитування Асоціації портів (IAPH) 1999 року) оцінює масштаби втручання громадськості та приватного сектору в порти. На той час 92% усіх портів були державними організаціями [8].

Небагато приватних портів, які відповіли, було очевидним у Великобританії, де прийнятою політикою було розпорядження правами власності, обов'язками та зобов'язаннями портового майна. IAPH зазначила, що з усіх портових адміністрацій лише 7% були приватними, а решта були публічними. Це вказувало на поведінкову передумову, згідно з якою уряди воліють контролювати регуляторні аспекти порту загалом.

Що стосується портових активів, опитування IAPH показало, що причали та канали доступу переважно належать державі, а приватна власність є незначною. Адміністрація порту або державний орган належали публічно майже 90% із 100 найбільших земельних ділянок контейнерного терміналу, тоді як 65% кранів контейнерних терміналів належали їм і утримувались також. Майже 22% контейнерних термінальних кранів були приватною власністю у всьому світі, однак, це свідчить про тенденцію, що зростає до переміщення вантажно-розвантажувальних об'єктів та інфраструктури у приватну власність, з метою підвищення ефективності.

**Висновок.** Проведений аналіз показує, що немає чіткої директиви щодо того, чи переважає приватна власність над державною, і кожне рішення про приватизацію повинно враховувати її цілі, унікальні ринкові умови та загальні обмеження, з якими стикаються при здійсненні приватизації фірми.

Кожен фактор виділяє ті елементи державного контролю, які можуть або не можуть обмежувати успіх організації. З 25 портів, оцінених з урахуванням їхніх моделей власності, результати свідчать про те, що конкурентоспроможність порту визначається певними факторами, деякі з яких поза контролем портових адміністрацій та операторів. Однак аспекти ефективності роботи порту (продуктивності) та пристосованості (гнучкості) до ринкових змін – це ті елементи, на які можуть вплинути портові оператори. Статистично ці дві змінні мали найбільш значний ефект при аналізі, і це зрозуміло, оскільки вони відображають якість послуг, що надаються портовими операторами.

Однак емпіричні результати свідчать про те, що участь приватних осіб у портових операціях насправді корисна для підвищення їх ефективності, але повна приватизація порт може насправді шкодити. Дослідження показало, що найкращий ступінь приватної участі у контейнерному порту буде такою, коли участь приватного сектору обмежується

функціями "власника землі та оператора", тоді як регулювання порту залишається публічним. Це означає, що приватні фінанси, діяльність та управління повинні використовуватися замість державних коштів та управління, тоді як держава повинна зберігати свою роль регулятора.

Міжнародні порти, що працюють за частково державним і приватним зразком, де адміністрація

порту обмежена наданням інфраструктури (власника землі) та основних послуг, а решта портових послуг, таких як обробка вантажів та морські послуги, надаються приватними фірмами. розглядається як орієнтир для інших портів, до яких вони прагнуть. Ця модель набуває все більшої популярності у всьому світі.

#### Література

1. Clutterbuck D., Kernaghan S. and Snow D. *Going Private*. London: Mercury Books, 1991. P. 123-245.
2. Shepherd W. G. *The economics of industrial organization*. 4<sup>th</sup> edition. New Jersey: Prentice Hall, 1996. P. 341-352.
3. Ferguson P. R. and Ferguson G. J. (1994). *Industrial economics: Issues and perspectives*. 2<sup>nd</sup> edition. Hampshire, The Macmillan Press Ltd, 1994. P. 193-211.
4. Carlton D. W. and Perloff J. M. *Modern industrial organization* 4<sup>th</sup> edition. Boston, United States of America: Pearson Addison Wesley, 2005. P. 141-212.
5. Serrano M. M. G. and Trujillo L. *Reforms and infrastructure: Efficiency in Spain's container ports*. Washington: The World Bank, 2005. P. 87-145.
6. Coase R. H. *Institutional structure of production*. In *Handbook of new institutional economics*. Menard C. and Shirley M. (Eds). 2: 31-40. Berlin, Germany : Springer, 2005. 344 p.
7. Bekkers V., Edelenbos J., and Steijn B. *Innovation in the public sector: linking capacity and leadership*. London, The United Kingdom: Palgrave Macmillan, 2011. 286 p.
8. Baird A. J. *Privatisation trends at the world's top 100 container ports*. In: Lee T. W. and Cullinane K. (Eds), *World shipping and port development*. Great Britain: Palgrave MacMillan, 2002. 324 p.
9. Jones T. (Ed.). *The decline of the South African economy*. Pretoria: UNISA, 2002. 268 p.

#### References

1. Clutterbuck, D., Kernaghan, S. and Snow, D. (1991). *Going Private*. (pp. 123-245). London, Mercury Books.
2. Shepherd, W. G. (1996). *The economics of industrial organization*. 4<sup>th</sup> edition. (pp. 341-352). New Jersey, Prentice Hall.
3. Ferguson, P. R. and Ferguson, G. J. (1994). *Industrial economics: Issues and perspectives*. 2<sup>nd</sup> edition. (pp. 193-211). Hampshire, The Macmillan Press Ltd.
4. Carlton, D.W. and Perloff, J.M. (2005). *Modern industrial organization* 4<sup>th</sup> edition. (pp. 141-212). Boston, Pearson Addison Wesley.
5. Serrano, M. M. G. and Trujillo, L. (2005). *Reforms and infrastructure: Efficiency in Spain's container ports*. (pp. 87-145). Washington, The World Bank.
6. Coase, R.H. (2005). *Institutional structure of production*. In *Handbook of new institutional economics*. Menard, C. and Shirley, M. (Eds). 2: 31-40. Berlin, Springer. 344 p.
7. Bekkers, V., Edelenbos, J., and Steijn, B. (2011). *Innovation in the public sector: linking capacity and leadership*. London, The United Kingdom, Palgrave Macmillan. 286 p.
8. Baird, A. J. (2002). *Privatisation trends at the world's top 100 container ports*. In: Lee, T.W. and Cullinane, K. (Eds), *World shipping and port development*. Great Britain, Palgrave MacMillan. 324 p.
9. Jones, T. (Ed.). (2002). *The decline of the South African economy*. Pretoria, UNISA. 268 p.

#### Дем'янченко А. Г., Дергаусов М. М., Рябчук В. В. Вплив приватизації на портові системи світу

Морська вантажна галузь відіграє важливу роль у світовій торгівлі, дозволяючи країнам використовувати порівняно дешевий варіант переміщення товарів з однієї частини світу в іншу. Важливу роль у цьому процесі займають морські порти. Стверджувалося, що приватизація портів сприяє іноземним інвестиціям та сприяє інфраструктурному розвитку країни, а також забезпечує доступ до технологій для покращення загальної експлуатаційної продуктивності. Для багатьох, якщо не для всіх прибережних країн, порти є критично важливими вузлами для міжнародних торгових потоків. Якщо вони працюють ефективно, виграють економіка, електорат і країна в цілому – але, на жаль, стосується і зворотного. За своєю суттю порти були висунуті як ідеальні кандидати для приватизації, оскільки, щорічно обмінюючи мільйони тонн вантажів та пасажирів, їх рівень продуктивності та ефективності впливає на всю економіку. Крім того, при надзвичайно великих інвестиційних портфелях через характер інфраструктури та надбудови, необхідних для ефективного функціонування порту, довгострокова рентабельність інвестицій є критично важливою для виправдання стійкості. Стандартна економічна теорія передбачає, що за цілком конкурентних ринкових умов граничні витрати дорівнюватимуть граничному доходу, а цілком конкурентоспроможна кількість товарів або послуг буде поставлятися і купуватися. Порти можуть виконувати різні функції. Право власності на землю стосується таких матеріальних цінностей, як стіни набережної, причали для суден, термінали та зони паркування. Регулювання порту стосується судноплавства та забезпечення дотримання таких питань, як вивезення відходів, безпека членів екіпажу, експлуатація суден. У вищезазначених моделях суто державним морським портом буде порт, де всі три елементи перебувають під контролем держави. Суто приватний порт був би протилежним вищезазначеному, де всі три елементи перебувають під контролем приватної організації. Ускладнення може існувати, коли всі три елементи надаються приватно тим самим суб'єктом господарювання, що може розвинути монополію та призвести до провалу ринку. Державно-приватна портова система буде такою, коли земля є державною власністю, діяльність порту регулюється державою, тоді як фактична операція виконується приватно. Це дозволяє державі мати контрольний пакет акцій над такими ключовими елементами, як земля, інфраструктура та регулювання, тоді як операції покращуються з точки зору ефективності, оскільки вони виконуються в приватному порядку. Виділяють дві моделі портового управління або регуляторного управління: комплексна, орендна та «інструмент». Проведений аналіз показує, що немає чіткої директиви щодо того, чи переважає приватна власність над державною,

і кожне рішення про приватизацію повинно враховувати її цілі, унікальні ринкові умови та загальні обмеження, з якими стикаються при здійсненні приватизації фірми.

*Ключові слова:* приватизація портів, граничні витрати, державно-приватна система, приватний порт, регулювання порту.

**Demianchenko A., Dergausov M., Ryabchuk V. The impact of Privatization on the Port Systems of the World**

The maritime freight industry plays an important role in world trade, allowing countries to use the relatively cheap option of moving goods from one part of the world to another. Seaports play an important role in this process. It has been argued that port privatization promotes foreign investment and infrastructural development of the country, as well as provides access to technology to improve overall operational productivity. For many, if not all, coastal countries, ports are critical hubs for international trade flows. If they work effectively, the economy, the electorate and the country as a whole will benefit – but, unfortunately, the opposite is also true. In essence, ports have been nominated as ideal candidates for privatization because, by exchanging millions of tons of cargo and passengers each year, their level of productivity and efficiency affects the entire economy. In addition, with extremely large investment portfolios due to the nature of the infrastructure and superstructures required for the efficient operation of the port, long-term return on investment is critical to justify sustainability. Standard economic theory assumes that under highly competitive market conditions, marginal costs will be equal to marginal revenue, and a fully competitive quantity of goods or services will be supplied and purchased. Ports can perform various functions. Land ownership applies to tangible assets such as embankment walls, berths, terminals and parking areas. The regulation of the port concerns navigation and ensuring compliance with such issues as waste removal, safety of crew members, operation of vessels. In the above models, a purely state seaport will be a port where all three elements are under state control. A purely private port would be the opposite of the above, where all three elements are under the control of a private organization. A complication may exist when all three elements are provided privately by the same entity, which may develop a monopoly and lead to market failure. The public-private port system will be one where the land is state-owned, the port is regulated by the state, while the actual operation is performed privately. This allows the state to have a controlling stake in key elements such as land, infrastructure and regulation, while operations are improved in terms of efficiency because they are performed privately. There are two models of port management or regulatory management: complex, lease and "tool". The analysis shows that there is no clear directive as to whether private ownership prevails over state ownership, and any privatization decision must take into account its objectives, unique market conditions and the general constraints encountered in privatizing the firm.

*Keywords:* port privatization, marginal costs, public-private system, private port, port regulation.

**Демьянченко А. Г., Дергаусов М. М., Рябчук В. В. Влияние приватизации на портовые системы мира**

Индустрия морских грузовых перевозок играет важную роль в мировой торговле, позволяя странам использовать относительно дешевый вариант перевозки товаров из одной части мира в другую. Важную роль в этом процессе играют морские порты. Утверждалось, что приватизация портов способствует иностранным инвестициям и развитию инфраструктуры страны, а также обеспечивает доступ к технологиям для повышения общей производительности труда. Для многих, если не для всех, прибрежных стран порты являются критически важными центрами международных торговых потоков. Если они будут работать эффективно, выиграют экономика, электорат и страна в целом – но, к сожалению, верно и обратное. По сути, порты были номинированы как идеальные кандидаты для приватизации, потому что, ежегодно обменивая миллионы тонн грузов и пассажиров, их производительность и эффективность влияют на всю экономику. Кроме того, с чрезвычайно большими инвестиционными портфелями из-за характера инфраструктуры и надстроек, необходимых для эффективной работы порта, долгосрочная окупаемость инвестиций имеет решающее значение для оправдания устойчивости. Стандартная экономическая теория предполагает, что в условиях высококонкурентного рынка предельные издержки будут равны предельному доходу, и будет поставляться и покупаться полностью конкурентоспособное количество товаров или услуг. Порты могут выполнять различные функции. Право собственности на землю распространяется на материальные активы, такие как стены набережных, причалы, терминалы и стоянки. Регулирование порта касается судоходства и обеспечения соблюдения таких вопросов, как вывоз мусора, безопасность членов экипажа, эксплуатация судов. В приведенных выше моделях чисто государственный морской порт будет портом, в котором все три элемента находятся под контролем государства. Чисто частный порт был бы противоположностью вышеизложенному, где все три элемента находятся под контролем частной организации. Сложность может возникнуть, когда все три элемента предоставляются в частном порядке одной и той же организацией, что может создать монополию и привести к сбоям в работе рынка. Государственно-частная портовая система будет такой, в которой земля находится в собственности государства, порт регулируется государством, а фактическая эксплуатация осуществляется в частном порядке. Это позволяет государству иметь контрольный пакет акций в таких ключевых элементах, как земля, инфраструктура и регулирование, в то время как операции улучшаются с точки зрения эффективности, поскольку они выполняются в частном порядке. Существует две модели управления портом или регуляторного управления: комплексная, арендная и «инструментальная». Анализ показывает, что не существует четкой директивы относительно того, преобладает ли частная собственность над государственной, и любое решение о приватизации должно учитывать ее цели, уникальные рыночные условия и общие ограничения, возникающие при приватизации фирмы.

*Ключевые слова:* приватизация порта, предельные издержки, государственно-частная система, частный порт, портовое регулирование.

Стаття надійшла до редакції 04.08.2021

Прийнято до друку 24.09.2021