

DATE ABOUT THE AUTHOR

Kostyk Yevhenii, Ph.D. in History, Associate Professor at the Chair of Economics
Pereiaslav-Khmelnytskyi Hryhorii Skovoroda State Pedagogical University,
30, Sukhomlynskyi St., Pereiaslav-Khmelnytskyi, Kyiv region, 08401, Ukraine
e-mail: klio79@i.ua

УДК 338.47

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2019-40-122-128>**ТРАНСФОРМАЦІЯ ІНСТИТУТІВ ВЛАСНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ****Кудрицька Н. В.**

У статті розглядається проблема трансформації інститутів власності морських портів, актуальність якої підтверджена у програмних документах Уряду: Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Угоді про коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна», вимогах Міжнародного валютного фонду.

Метою статті є дослідження впливу трансформації інститутів власності морських портів України на ефективність їх діяльності, особливостей різних форм державно-приватного партнерства (концесії, приватизації, оренди) для розвитку стивідорних кампаній.

На основі статистичних даних загальних, імпорتنих та експортних обсягів переробки вантажів у морських портах України сформована динаміка та розрахована питома вага стивідорних компаній державної, приватної та орендної форми власності у період 2015-2018 рр. Доведено, що приватизаційні процеси сприяють підвищенню ефективності діяльності стивідорних кампаній.

Відповідно Закону України від 18.01.2018 № 2269-VIII «Про приватизацію державного і комунального майна» розглядається варіант проведення приватизації стивідорних кампаній як об'єктів великої приватизації на аукціоні з умовами (аукціон, переможцем в якому стає не тільки той претендент, який запропонував найбільшу ціну, але і той, який погодився прийняти на себе додаткові приватизаційні умови).

Найбільш прогресивною формою функціонування стивідорних кампаній є оренда причалів з їх подальшою концесією. Проте при цьому є три застереження: неможливість передати окремий порт в концесію одній компанії, не порушивши при цьому прав усіх інших орендарів й інвесторів; політизація процесу передачі об'єктів у концесію; перевагу отримують великі зарубіжні компанії, які вже орендують комплекси. Необхідно виважено підходити до процесу трансформації інститутів власності, враховувати вартість, розмір, обсяги та номенклатуру вантажів, які переробляє стивідорна кампанія.

Ключові слова: морські порти, інститути власності, стивідорні компанії, приватизація, концесія.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ИНСТИТУТОВ СОБСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ**Кудрицкая Н. В.**

В статье рассматривается проблема трансформации институтов морских портов, актуальность которой подтверждена в программных документах правительства: Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года, Соглашении о коалиции депутатских фракций «Европейская Украина», требованиях Международного валютного фонда.

Целью статьи является исследование влияния трансформации институтов морских портов Украины на эффективность их деятельности, особенностей различных форм государственно-частного партнерства (концессии, приватизации, аренды) для развития стивидорных кампаний.

На основе статистических данных общих, импортных и экспортных объемов переработки грузов в морских портах Украины сформирована динамика и рассчитан удельный вес стивидорных компаний государственной, частной и арендной формы собственности в период 2015-2018 гг. Доказано, что приватизационные процессы способствуют повышению эффективности деятельности стивидорных кампаний.

В соответствии с Законом Украины от 18.01.2018 № 2269-VIII «О приватизации государственного и коммунального имущества» рассматривается вариант проведения приватизации стивидорных кампаний как объектов большой приватизации на аукционе с условиями (аукцион, победителем в котором становится не только претендент, предложивший наибольшую цену, но и тот, который согласился принять на себя дополнительные приватизационные условия).

Наиболее прогрессивной формой функционирования стивидорных кампаний является аренда причалов с их последующей концессией. Однако при этом есть три предостережения: невозможность передать отдельный порт в концессию одной компании, не нарушив при этом прав всех арендаторов и инвесторов; политизация процесса передачи объектов в концессию; преимущество получают крупные зарубежные компании, которые уже арендуют комплексы. Необходимо взвешенно подходить к процессу трансформации институтов, учитывать стоимость, размер, объемы и номенклатуру грузов, которые перерабатывает стивидорная кампания.

Ключевые слова: морские порты, институты собственности, стивидорные компании, приватизация, концессия

THE TRANSFORMATION OF THE INSTITUTIONS OF PROPERTY OF UKRAINIAN SEA PORTS

Kudrytska N. V.

The article deals with the problem of the transformation of maritime ports' property institutes, the relevance of which is confirmed in the program documents of the Government: the National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030, the Agreement on the coalition of deputy factions «European Ukraine», the requirements of the International Monetary Fund.

The purpose of the article is to investigate the impact of the transformation of the ports of Ukraine ownership on the efficiency of their activities, the peculiarities of various forms of public-private partnership (concessions, privatization, lease) for the development of stevedoring campaigns.

On the basis of statistical data of general, import and export volumes of cargo handling at sea ports of Ukraine, the dynamics and calculated proportion of stevedoring companies of state, private and leasehold ownership in the period 2015-2018 have been formed. It has been proved that privatization processes help to increase the effectiveness of the stevedoring campaigns.

In accordance with the Law of Ukraine dated January 18, 2018, No. 2269-VIII «On Privatization of State and Communal Property», the option of privatization of stevedoring campaigns as objects of large privatization in an auction with conditions is considered (auction, the winner of which is not only the bidder who offered the largest price, but also the one who agreed to accept additional privatization conditions).

The most progressive form of operation of stevedoring campaigns is the lease of berths with their subsequent concession. However, there are three reservations: the impossibility of transferring a single port to a single company by concession, without thereby violating the rights of all other tenants and investors; politicization of the process of transferring objects to a concession; the advantage will be large foreign companies that are already leasing complexes. It is necessary to carefully approach the process of transformation of property institutions, to take into account the cost, size, volumes and range of goods processed by the stevedoring campaign.

Key words: seaports, institutions of ownership, stevedoring companies, privatization, concession

JEL Classification: L91, H82

У кожній державі центральним правовим інститутом є інститут власності. Надзвичайно важливим елементом нового господарського механізму є ринок, який повинен перетворитися в поєднанні з державним регулюванням в активний інструмент, що сприяв би ефективній діяльності учасників суспільного виробництва. Серед основоположних нормативних актів, які складатимуть основу нової господарської системи, вирішальне значення належить цивільно-правовим законам, що передбачають нову систему видів і форм власності, яка відображає плюралізм відносин власності.

Морський транспорт є галуззю, яка забезпечує розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, функціонування якого регулюється системою міжнародного права. Україна є морською державою, тому розвиток транспортних потоків і обслуговування мультимодальних коридорів відбувається значною мірою на основі вдосконалення організації перевезень великих обсягів вантажів, що неможливе без ефективного функціонування морських портів, які надають велику кількість портових послуг.

Проблема трансформації інститутів власності морських портів України розглядається у працях вітчизняних науковців [1 - 3].

У праці Ільченка С. В. [1] розглядаються багато варіантів реформування портів, включаючи: модернізацію портового менеджменту; лібералізацію і дерегуляцію портових послуг; комерціалізацію; корпоратизацію та приватизацію.

Перші два варіанти припускають, що морські торговельні порти засновані на державній формі власності і входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України, яке є органом управління майном портів.

Третій варіант передбачає, що морські торговельні порти, засновані на змішаній формі власності, входять до складу Міністерства інфраструктури України, яке є органом управління державним майном.

І останні два варіанти реформування передбачають, що морські торговельні порти засновані на приватній формі власності і не входять до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

У роботі [2] розглядається два варіанти розвитку портів: тотальна приватизація, тобто продаж українських портів іноземним консорціумам; пошук цільових інвесторів, які готові вкладати кошти у розвиток портів на основі концесійного договору.

У статті Н. Риженкової [3] наведений аналітичний аналіз структури обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями різної форми власності, структура вантажопотоків (експорт, імпорт, транзит, каботаж) та основних видів вантажів, які переробляються в портах України за 9 місяців 2016 року.

Дана стаття є продовженням досліджень автора, присвяченим проблемі розвитку морських портів України [4 - 6].

Актуальність проблеми підвищення ефективності морських портів шляхом трансформації їх інститутів власності підтверджена у програмних документах Уряду, зокрема, Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [7], Угоді про коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна» [8]. Однією із вимог Міжнародного валютного фонду є приватизація неефективно працюючих державних установ та підприємств.

Метою статті є дослідження впливу трансформації інститутів власності морських портів України на ефективність їх діяльності, особливостей різних форм державно-приватного партнерства (інвестування на умовах оренди, концесії, приватизації) для розвитку стивідорних кампаній.

На даний час усі морські порти знаходяться під керівництвом Адміністрації морських портів України (АМПУ), яке безпосередньо підлегло Міністерству інфраструктури України, тобто мають державну форму власності. Проте, якщо розглядати окремі види діяльності у портах, до яких, насамперед, відносяться вантажно-розвантажувальні роботи, які виконують стивідорні компанії, то необхідно відмітити, що спостерігається процес їх роздержавлення.

Причому збільшення питомої ваги приватного сектору у наданні цього виду послуг невинно зростає. Так, якщо за підсумками роботи морських портів України у 2017 р. державними портовими операторами перероблено 26,2% усього обсягу вантажів, питома вага у переробці вантажів приватних компаній на причалах АМПУ склала 39,6%, компаній на власних причалах - 34,2%. Підсумки роботи морських портів України за 2018 р. показали, що це співвідношення змінилося на користь стивідорних компаній з приватною формою власності (державними операторами перероблено 24,6% усього обсягу вантажів, приватними компаніями на причалах АМПУ –37,8%, стивідорними компаніями на власних причалах - 37,6%) (табл. 1, рис. 1, рис. 2).

Таблиця 1. Динаміка загальних обсягів переробки вантажів і питомої ваги стивідорних компаній різної форми власності у морських портах України

	2015		2016		2017		2018	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Всього	144,6	100	131,7	100	132,6	100	135,2	100
Державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	48,9	33,8	38,4	29,2	34,7	26,2	33,3	24,6
Приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	50,9	35,2	53,5	40,6	52,5	39,6	51,1	37,8
Стивідорними компаніями на власних причалах	44,8	31,0	39,8	30,2	45,3	34,2	50,8	37,6

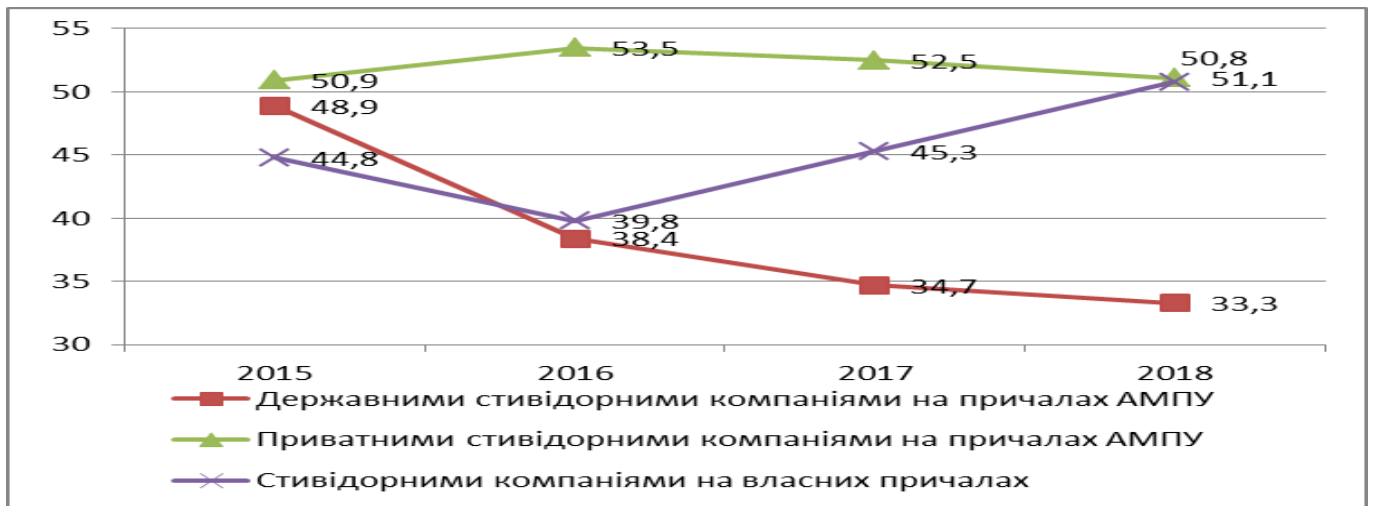


Рисунок 1. Динаміка загальних обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями різної форми власності в морських портах України, млн. т



Рисунок 2. Динаміка питомої ваги стивідорних компаній різних форм власності у загальних обсягах переробки вантажів морськими портами України, %

Розпорядженням КМУ №1331-р від 14.12.2015 погоджені тарифи на спеціалізовані послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні АМПУ. Введення цих тарифів повинно призвести до прогнозованості витрат на користування причалами при перевалці вантажів, можливості спланувати цю складову витрат і врахувати їх без комерційного ризику в ході розробки тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи, які є вільними.

Загальний обсяг переробки вантажів морськими портами у 2018 р. склав 135,2 млн. т, що на 1,9% більше, ніж у 2017 р.

При цьому обсяги переробки вантажів державними операторами показали падіння на 1,6% за відповідний період. Приватні стивідорні компанії на причалах АМПУ переробили на 1,8% менше вантажів у 2018 р. у порівнянні з 2017 р. Значне зростання обсягів переробки вантажів за цей же період демонстрували стивідорні компанії на власних причалах – 3,4% [9]. Тому можна з впевненістю стверджувати, що процес приватизації стивідорних компаній підвищує ефективність їх роботи.

Якщо розглянути динаміку обсягів переробки експортних та імпорتنних вантажів стивідорними компаніями, то можна побачити, що у переробці експортних вантажів у 2018 р. у порівнянні з 2017 р. відбулося зростання питомої ваги стивідорних компаній на власних причалах (з 33,6% до 35,8%), у переробці імпорتنних вантажів таке зростання було більш суттєвим (з 44,1% до 52,3%) (табл. 2, табл. 3, рис. 3, рис. 4).

Таблиця 2. Динаміка обсягів переробки експортних вантажів і питомої ваги стивідорних компаній морських портів різної форми власності у їх переробці

	2015		2016		2017		2018	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Всього	103,9	100	100,2	100	98,5	100	99,0	100
Державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	30,6	29,5	26,5	26,4	24,6	25,0	23,4	23,6
Приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	37,8	36,4	42,4	42,3	40,8	41,4	40,2	40,6
Стивідорними компаніями на власних причалах	35,5	34,2	31,3	31,2	33,1	33,6	35,4	35,8



Рисунок 3. Динаміка питомої ваги стивідорних компаній різних форм власності у обсягах переробки експортних вантажів, %

Таблиця 3. Динаміка обсягів переробки імпорتنних вантажів і питомої ваги стивідорних компаній морських портів різної форми власності у їх переробці

	2015		2016		2017		2018	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	млн. т	млн. т	%
Всього	17,9	100	16	100	20,4	100	23,7	100
Державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	6,6	36,9	4,5	28,1	6,4	31,4	6,1	25,7
Приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ	3,4	19,0	4,1	25,6	5	24,5	5,2	22,0
Стивідорними компаніями на власних причалах	7,9	44,1	7,4	46,3	9	44,1	12,4	52,3

Враховуючи те, що показник кількості державних підприємств в економіці України є одним із найвищих у світі, приватизація більшості підприємств (окрім компаній, які мають стратегічне значення та/або виступають природними монополіями) є необхідною.



Рисунок 4. Динаміка питомої ваги стивідорних компаній різних форм власності у обсягах переробки імпортих вантажів, %

Такий крок дозволить здолати корумповані схеми та підвищити рівень ефективності та прозорості функціонування підприємства, впровадити міжнародні підходи до корпоративного управління, налагодити систему контролю та фінансової звітності, збільшити рівень капітальних інвестицій в основні засоби, більшість яких на держпідприємствах застарілі [10].

Як повідомляється на сайті АМПУ, Кабінет Міністрів України прийняв загальний перелік об'єктів, що підлягають приватизації у 2018–2020 рр., в який, крім 26 великих підприємств, входять в цілому більше 700 компаній. Серед них, згідно зі списком, опублікованим Міністерством економічного розвитку і торгівлі, є всі 13 державних портових стивідорів [11].

У Законі України від 18.01.2018 № 2269-VIII «Про приватизацію державного і комунального майна» [12], усі об'єкти, які передбачається приватизувати, розділені на дві групи – об'єкти великої та малої приватизації. До об'єктів великої приватизації належать цілісні майнові комплекси держпідприємств та акції держави в акціонерних товариствах, вартість активів яких за даними фінансової звітності за попередній приватизації календарний рік перевищує 250 млн. грн. Стивідорні компанії відносяться до об'єктів великої приватизації. У Законі встановлюються особливості приватизації об'єктів великої приватизації які підлягають продажу на аукціоні з умовами. Аукціон з умовами - аукціон, переможцем в якому стає не тільки той претендент, який запропонував найбільшу ціну, але і той, який погодився прийняти на себе додаткові приватизаційні умови (наприклад, щодо гарантування певного обсягу вантажопотоку тощо). Умови продажу об'єктів великої приватизації затверджуються Кабінетом Міністрів України в установленому ним порядку.

Проте, у процесі приватизації треба враховувати, що стивідорна компанія - це складний майновий комплекс, функціонування якого залежить від суміжної гідротехнічної і дорожньої інфраструктури, яка належить державі. Тому характеристики цієї інфраструктури, а також умови доступу до цієї інфраструктури безпосередньо пов'язані з вартістю стивідорної компанії, яка приватизується.

У зв'язку з цим, було б логічним проведення спільних, Фонду держмайна України і Міністерства інфраструктури України, заходів з моделювання приватизаційних проєктів. Такий підхід допоміг би виявити слабкі місця в процедурі, а також сформувати базу для вироблення специфічних умов продажу [13].

На початку квітня 2018 р. Верховна Рада прийняла у першому читанні законопроект №8125 «Про концесії», який передбачає можливість застосування концесії на 3-50 років, всі процедури прийняття рішення про концесію і захист прав концесіонерів.

Власне, концесія морських портів була передбачена ще Законом від 17.05.2012 № 4709-VI «Про морські порти України». Однак надмірна декларативність формулювань даного Закону, відсутність механізмів взаємодії концесіонерів і держави та механізмів захисту їхніх прав призвели до того, що концесії морських торговельних портів так і не відбулися. Паралельно на державному рівні неодноразово лунали ідеї приватизації портів як цілісних майнових комплексів або передачі їх у довгострокову оренду (замість існуючої практики оренди окремих портових ділянок або споруд). Як заявив міністр інфраструктури Володимир Омелян, після тривалої дискусії питання було однозначно вирішено на користь концесій на 25-49 років.

На даний час приватні інвестиції у портову галузь надходять дуже повільно, інвестори здебільшого вкладають кошти у будівництво або оренду окремих об'єктів. Як наслідок, у портах здійснюють діяльність десятки приватних стивідорів.

Це добре можна проілюструвати на прикладі найбільшого порту України «Южний». З 36 причалів і причальних комплексів у власності держави повністю або частково залишилось 12. Причому чотири з них належать «Одеському припортовому заводу», який знаходиться у списку найбільших об'єктів, які готують до приватизації. Якщо завод буде приватизовано, ці чотири причали також перейдуть у приватну власність. Всі інші комплекси контролюються понад 10 підприємствами, частково пов'язаними між собою.

Таким чином, можна зробити наступні застереження:

- По-перше, практично неможливо передати окремий порт в концесію одній компанії, не порушивши при цьому прав усіх інших орендарів й інвесторів. Отже, простий та ефективний варіант концесії «один порт, один оператор» унеможлиблюється.

- По-друге, концесіонерами окремих комплексів стануть десятки компаній і впливових бізнесменів. Швидше за все, уникнути політизації процесу передачі об'єктів у концесію не вийде, і навколо цього питання виникне багато скандалів.

- По-третє, внаслідок концесії портів, перевагу отримають компанії, які вже орендують комплекси. Наприклад, активізують діяльність такі «монстри», як арабська DP World або китайська СМЕС, які вже позначили свою присутність поряд з давно працюючими Global Ports, RISOIL S.A, Bunge, COFCO та іншими компаніями. Можливо, концесіями зацікавляться ще декілька великих міжнародних стивідорів.

«Можливість концесії цікава передовсім стивідорам, які вже діють у портах. Для них концесія - це шлях до подальшого розвитку. В найбільших портах це компанії ТІС, «Бруклін-Київ Порт», «Нібулон», «Ніка-Тера», «Трансбалтермінал», OREXIM тощо. Великі зарубіжні інвестори зацікавляться портами України, якщо з'явиться можливість збільшення потоку вантажів», - зауважує аналітик інвесткомпанії Concorde Capital A. Передерій [14].

Таким чином, підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що інституціональне забезпечення функціонування водного транспорту України на даний час зазнає значних змін та потребує подальшого вдосконалення у відповідності вимогам ЄС, що дозволить підвищити конкурентоспроможність вітчизняного морського транспорту на міжнародному ринку надання транспортних та супутніх їм послуг, забезпечити зростання економіки країни у майбутньому.

При цьому необхідно виважено підходити до процесу трансформації інститутів власності, враховувати вартість, розмір, обсяги та номенклатуру вантажів, які переробляє стивідорна компанія. Оренда причалів з їх подальшою концесією в українських портах – перспективна модель співпраці між портами і приватними компаніями, які здійснюють операційну діяльність на території портів.

Напрямами подальших досліджень інститутів власності морських портів України є удосконалення методологічних підходів щодо впровадження різних форм державно-приватного партнерства з метою підвищення ефективності функціонування морської інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2007/07isvrmp.zip&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1.
2. Колесник І. М. Особливості розвитку морських портів України на засадах державно-приватного партнерства. URL: <http://jeou.donnu.edu.ua/article/viewFile/2939/2978>.
3. Рыженкова Н. Сокращение грузооборота в портах замедлилось. Порты Украины. 2016. №8(160). С. 54–57.
4. Кудрицкая Н. В. Развитие стратегии финансирования морского транспорта Украины с учетом европейского опыта. Порты Украины. 2015. №8. С.52–54. URL: <http://portsukraine.com/node/4171>.
5. Кудрицька Н. В. Концесії – прогресивний інструмент інвестиційного забезпечення розвитку морських портів України. Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. 2016. Вип. 21. С.158–171. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/emmses_2016_21_11.
6. Кудрицька Н. В. Міжнародний огляд інституціонального забезпечення водного транспорту. Економічний вісник університету. 2018. Вип. 38. С. 63-70. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/25/evu.38>.
7. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018>.
8. Угода про коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/file/text/33/f439014n8.pdf>
9. Адміністрація морських портів України. Підсумки роботи. URL: <http://uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>
10. Підводні камені приватизації. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/nadija-remenchuk/pidvodni-kameni-privatizatsiji--2455087.html>.
11. Кабмін схвалив приватизацію всіх держстивідорів до 2020 року. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-galuzi/16130-kabmin-skhvaliv-privatizatsiyu-vsikh-derzhstividoriv-do-2020-roku>.
12. Закон України від 18.01.2018 № 2269-VIII «Про приватизацію державного і комунального майна». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-19>.
13. Обновленные перечни объектов, не подлежащих приватизации: госстивидоров отпускают на свободу. URL: <http://agrega.ua/obnovlennyye-perechni-obektov-ne-podlezhashhikh-privatizatsii-gosstividorov-otpuskayut-na-svobodu>.
14. Нужче ватерлінії. URL: <https://www.business.ua/biznes/item/3625-nizhche-vaterliniji>.

References

1. Ilchenko, S. V. (2007). Orhanizatsiino-ekonomichni osnovy instytutsionalnoho reformuvannia morskykh portiv [Organizational and economic bases of institutional reform of sea ports]. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2007/07isvrmp.zip&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1/
2. Koliesnyk, I. M. Osoblyvosti rozvytku morskykh portiv Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Features of the development of Ukrainian seaports on the principles of public-private partnership]. URL: <http://jeou.donnu.edu.ua/article/viewFile/2939/2978>.
3. Ryzhenkova, N. (2016). Sokrashcheniye gruzooborota v portakh zamedlilos [Reduction in freight turnover at ports slowed down] Porty Ukrainy - Ports of Ukraine, 8(160). 54–57.
4. Kudrytskaya, N. V. (2015). Razvitiye strategii finansirovaniya morskogo transporta Ukrainy s uchetom evropeyskogo opyta [Development of the strategy of financing the sea transport of Ukraine taking into account the European experience] Porty Ukrainy – Ports of Ukraine, 8. 52–54. URL: <http://portsukraine.com/node/4171/>
5. Kudrytska, N. V. (2016). Kontsesii – prohresyvnyi instrument investytsiynoho zabezpechennia rozvytku morskykh portiv Ukrainy [Concessions is a progressive instrument of investment support for the development of Ukrainian seaports]. Ekonomiko-matematychne modeliuвання sotsialno-ekonomichnykh system – Economic-mathematical modeling of socio-economic systems, 21. 158–171. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/emmses_2016_21_11.
6. Kudrytska N. V. (2018). Mizhnarodnyi ohliad instytutsionalnoho zabezpechennia vodnoho transportu [International review of institutional provision of water transport] Ekonomichnyi visnyk universytetu - University Economic Bulletin, 38. 63-70. URL: <https://economic-bulletin.com/index.php/journal/issue/view/25/evu.38>.
7. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku (2018). [National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018/>
8. Ugoda pro koalitsiyu deputats`ky`x frakcij «Yevropejs`ka Ukrayina» [Agreement on the coalition of deputy factions «European Ukraine»]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/file/text/33/f439014n8.pdf/>
9. Administratsiia morskykh portiv Ukrainy. Pidsumky roboty [Administration of seaports of Ukraine. Results of work]. URL: <http://uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>.
10. Pidvodni kameni pryvatyzatsii [Underwater stones of privatization]. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/nadija-semenchuk/pidvodni-kameni-privatyzatsiji--2455087.html>.
11. Kabmin skhvalyv pryvatyzatsiiu vsikh derzhstvydivoriv do 2020 roku [The Cabinet approved the privatization of all state historians by 2020]. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-galuzi/16130-kabmin-skhvaliv-privatyzatsiyu-vsikh-derzhstvydivoriv-do-2020-roku>.
12. Zakon Ukrainy vid 18.01.2018 № 2269-VIII «Pro pryvatyzatsiiu derzhavnoho i komunalnoho maina» [Law of Ukraine dated January 18, 2018 No. 2269-VIII «On Privatization of State and Communal Property»]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-19>.
13. Obnovlennyye perechni obyektov, ne podlezhazhchikh privatyzatsii: gosstvydivorov otpuskayut na svobodu [Updated lists of objects not subject to privatization: state secretaries are set free]. URL: <http://agreca.ua/obnovlennyye-perechni-obyektov-ne-podlezhashchikh-privatyzatsii-gosstvydivorov-otpuskayut-na-svobodu>.
14. Nyzhche vaterlinii [Below the waterline]. URL: <https://www.business.ua/biznes/item/3625-nizhche-vaterliniji>.

ДАНІ ПРО АВТОРА

Кудрицька Наталія Василівна, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, старший науковий співробітник, кандидат економічних наук, Інститут економіки та прогнозування НАН України, вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна, e-mail: natalyust@ukr.net

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Кудрицкая Наталья Васильевна, старший научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры, старший научный сотрудник, кандидат экономических наук, Институт экономики и прогнозирования НАН Украины ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, 01011, Украина, e-mail: natalyust@ukr.net

DATA ABOUT THE AUTHOR

Kudrytska Natalia, senior fellow for development of industrial infrastructure, Senior Researcher, PhD, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine, st. Panasa Myrnoho, 26, Kyiv, 01011, Ukraine, e-mail: natalyust@ukr.net