



що концесія, як і будь-який інвестиційний проект, супроводжується значною групою ризиків, що можуть вплинути на її прибутковість та ефективність; на прикладі передачі в концесію ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК» «Ольвія» показано, що передача державою портів в концесію дасть можливість повною мірою використовувати їх потенціал і відновити інфраструктуру портових об'єктів, що були в занепаді багато років поспіль, а також значно поліпшити інфраструктуру міст, де розташовані ці порти.

Одна з головних переваг концесії – об'єкти підприємств в які інвестує концесіонер залишаються у власності держави. В той же час, концесійні платежі до бюджету надходять незалежно від результатів його комерційної діяльності.

**Ключові слова:** морський порт, портова галузь, портова інфраструктура, державно-приватне партнерство, інвестиції, концесія, концесійні ризики.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Міжнародний досвід свідчить, що «залучення приватних суб'єктів як до безпосередньо здійснення господарської діяльності, так і до створення й модернізації інфраструктури морських портів надзвичайно підвищує прибутковість останніх» [24]. Як відомо, концесія зарекомендувала себе як ефективна форма взаємодії у морських портах багатьох європейських країн, насамперед Бельгії, Греції, Нідерландів, Німеччини, Італії та ін., де її успішно використовують для розбудови інфраструктури. Це форма державно-приватного партнерства. Завдяки такому механізму держава чи місцева громада передають приватному інвестору за плату права на створення, будівництво та управління об'єктом концесії на певний строк. У країнах Європейського Союзу на умовах концесії було побудовано та експлуатується понад 50 тис км доріг. Одним із відомих концесійних проектів є тунель під протокою Ла Манш. Міжнародний досвід свідчить, що серед багатьох джерел фінансування, модернізації та оновлення об'єктів портової

інфраструктури концесія є найбільш привабливим інструментом залучення коштів. Зі ста найбільших портів світу 94 перебувають у концесії та отримують приватні інвестиції для розвитку. В Україні законодавство про концесії існувало, починаючи з 1999 року [16], проте жодного інфраструктурного проекту на умовах концесії тривалий час реалізовано так і не було. У вересні 2019 року міністерство інфраструктури України оголосило конкурси на передачу у концесію мирських портів ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК» «Ольвія». У жовтні 2019 року був прийнятий і вступив в силу Закон України «Про концесію» [17]. З прийняттям рішення про передачу портів в концесію Україна нарешті наблизилася до розвинених країн світу і передала в концесію перші об'єкти – ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК» «Ольвія». ДП «Херсонський морський торговельний порт» знаходиться під управлінням компанії «Рисойл – Херсон» (консорціум «Петро ой енд Кемікалс (Georgian Industrial Group) і RISSIL S.A.). Період дії концесії – 30 років. Спеціалізований порт ДП «СК» «Ольвія», що розташований в Миколаєві переданий у концесію компанії з Катару QTerminals. Катарська компанія QTerminals управляє портом Катару Хамаз вартістю у 7 млрд. доларів США та інвестує на першому етапі у розвиток порту ДП «СК» «Ольвія» 140 млн. доларів США. За 35 років концесії планується залучити більше 17 млрд. грн інвестицій. Це перша пряма інвестиція Катару і сама велика іноземна інвестиція у портову галузь України за всю історію незалежності. Згідно з умовами концесійного договору щорічний концесійний платіж буде на рівні 80 млн. грн, що у 16 разів більше ніж прибуток порту за 2019 рік. Концесіонер бере на себе зобов'язання переробляти вантажів не менше 2,6 млн. тон на рік. Місто Миколаїв отримає 80 млн. грн. на будівництво нових інфраструктурних об'єктів. На території порту планується побудувати новий зерновий термінал та універсальний комплекс по переробці вантажів. Міністерство інфраструктури України продовжує роботу щодо концесії важливих об'єктів дорожнього будівництва, аеропортів і залізничних вокзалів.

20 серпня 2020 року керівники Міністерства інфраструктури України, ДП «Адміністрація морських портів України», компанія «QTERMINALS W.L.L» та ТОВ «КЮТЕРМІНАЛІЗ ОЛЬВІЯ» в режимі онлайн підписали договір про передачу в концесію спеціалізованого морського порту ДП «СК «Ольвія», розташованого у м. Миколаєві.

У он-лайн церемонії підписання договору брали участь Міністр інфраструктури України, Міністр транспорту та комунікацій, Держава Катар, Надзвичайні та повноважні послы України в Державі Катар та Держава Катар в Україні.

У рамках концесійного проекту залучили провідного світового оператора з великим досвідом – катарську компанію QTerminals.

У розробці проекту приймали участь фахівці Міністерства інфраструктури України, проектного офісу SPILNO при Мінінфраструктурі з партнерами з Міжнародної фінансової корпорації IFC (група світового банку); Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР). Фінансування проекту проводилося фондом Global Infrastructure Facility.

Як заявив Міністр транспорту та комунікацій Держави Катар – концесія порту ДП «СК «Ольвія» є важливою інвестиційною можливістю в одному з найперспективніших українських портів, розташованих на Чорному морі. Всі роботи з модернізації, які будуть проводити QTerminals в порту ДП «СК «Ольвія» сприятимуть підвищенню рівня її навігаційних і логістичних служб, які будуть відповідати найкращим міжнародним стандартам, підвищуючи оперативність порту, щоб стати успішним міжнародним терміналом. Цей крок буде посилювати економічне співробітництво з українськими компаніями.

Генеральний директор QTerminals заявив наступне: «Для компанії QTerminals підписання концесійного договору стане першим кроком у стратегії виходу на міжнародні ринки. Ми відповідально ставимося до своїх зобов'язань щодо ДП «СК «Ольвія» та сподіваємося на подальшу плідну співпрацю між Катаром та Україною у портовій галузі в басейні Чорного моря. Ми впевнені: відданість та цілеспрямованість менеджменту QTerminals

у поєднанні з навичками та досвідом персоналу ДП «СК «Ольвія» стануть виграшною комбінацією для всіх сторін.

Підписання пілотних концесійних договорів на порти ДК «СК «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт» довели, що модель державно-приватного підприємства може ефективно приваблювати приватні інвестиції в інфраструктурні об'єкти України і слугувати зразками для майбутніх концесій у різних секторах економіки України, що покращить конкурентоздатність України та прискорить її економічне зростання – так прокоментував підписання цих договорів керівник регіонального представництва ІФС в Україні, Білорусі та Молдові. ЄБРР вважає, що два пілотні концесійні проекти державно-приватного партнерства відкривають шлях для багатьох міжнародних угод з фінансування інфраструктури проектів в Україні.

Згідно з договором, об'єктом концесії виступає цілісний майновий комплекс, до якого входить майно ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Адміністрація морських портів України», а також об'єкти, що були спеціально збудовані згідно умов договору концесії. Майно, яке буде передано концесіонеру у складі об'єкта концесії, буде перебувати у власності держави та після того як сплине термін дії концесійного договору повертається до державної власності з усіма об'єктами що були збудовані інвестором за період його діяльності. Для здійснення концесійної діяльності концесіонеру надано в оренду земельні ділянки згідно рішення Миколаївської ОДА. Ставка орендних платежів буде визначатися Миколаївською міською радою.

Концесія розрахована на 35 років, протягом яких концесіонер повинен:

- забезпечити постійне функціонування та обслуговування порту та портової території;
- щорічно у визначені терміни сплачувати концесійний платіж який становить 80 млн. грн з урахуванням індексації та 0,75 % від чистого доходу концесіонера. До речі ця сума у 16 разів більше, ніж загальний прибуток порту за минулий рік;
- вкладати кошти у розвиток інфраструктури м. Миколаєва у сумі не менше 80 млн. грн;

- здійснити будівництво нових об'єктів нерухомості на території порту;

- перші 3,5 років від початку концесії має здійснити вкладення інвестиції в об'єкт концесії не менше а ніж 1 млрд 560 млн. грн., а протягом перших 10 років додатково інвестувати 1 млрд 800 млн. грн;

- надати у концесійній діяльності максимальну кількість робочих місць громадянам України;

- не допускаючи звільнення працівників ДП «СК «Ольвія» та частину працівників ДП «АМПУ» перевести, за ініціативою концесіонера або уповноваженого органу протягом 6 років з моменту прийняття концесіонером на роботу та постійно підвищувати рівень їх заробітної плати відповідно до існуючого законодавства;

- протягом перших трьох років з часу коли концесіонер прийняв працівника на роботу не знижувати їх заробітної плати нижче рівня який було встановлено Урядом на 01 березня 2019 року з індексацією та з урахуванням підвищення прожиткового мінімуму до дати укладання договору концесії ;

- укласти новий колективний договір з первинною профспівковою організацією терміном на 5 років та на умовах не гірших від тих що зафіксовані у колективному договорі ДП «СК «Ольвія», чинному станом на 01 березня 2019 року;

- здійснити екологічну та соціальну оцінку проекту, запровадити та контролювати функціонування системи екологічного і соціального менеджменту, системно проводити оцінку впливу роботи порту на прилеглу територію та середовище.

Ми надали цей текст договору концесії, щоб показати наскільки вигідними, своєчасними та соціально спрямованими є документи по державно-приватному партнерству.

20 серпня 2020 року міністерство інфраструктури почало конкурсний відбір консультантів для розробки тендерної документації та техніко-економічного обґрунтування на передачу в концесію порту ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»», а саме залізнично-паромного комплексу. На переконання урядовців, завдяки передачі у концесію портів Україна зможе повною мірою

використовувати свій потенціал і побудувати нові інфраструктурні об'єкти, збільшити свій експортний та транзитний потенціал.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Останнім часом до проблем запровадження концесії в Україні зверталися М. Діба (описано сутність та форми фінансового забезпечення концесії), А. Крушинська (описала концесію як форму стимулювання інвестицій в туристичну сферу), М. Тітарчук (аналізує концесію як форму реалізації державно-приватного партнерства як об'єкта економічного аналізу), І. Студенець (вивчено особливості страхування в концесіях), О. Пирог, І. Процик, М. Томич (проаналізовано переваги та недоліки концесії як перспективної форма державно-приватного партнерства), В. Ковальчук (вивчено концесію як форму реалізації проектів державно-приватного партнерства, зокрема подано загальну характеристику об'єкта бухгалтерського обліку), Ю. Подолян (здійснено аналіз чинного законодавства України щодо концесії як форми державно-приватного партнерства) та ін. Водночас до дослідження проблем застосування концесії в транспортній галузі вдавалися лише окремі науковці, насамперед Л. Ярошенко (вивчено концесію як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні), Н. Столярчук (описано концесію як форму інвестування діяльності регіональних аеропортів України), Д. Зятіна (описала концесію в морських портах – інвестиційні ризики та шляхи їх зменшення), В. Власова (досліджено концесію як інструмент оновлення портової інфраструктури) та ін. У державно-управлінській науці спробу проаналізувати понятійний апарат, дотичний до концесії, зроблено М. Киртокою (означено деякі проблеми визначення поняття «концесія» (організаційно-правовий аспект). Теоретико-методологічні відносини бізнесу і влади та їх удосконалення розглянуті в монографічному виданні під авторством В.Смельянова.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Зважаючи на те, що проблеми концесії в портовій галузі на теоретичному рівні було досліджено ще п'ять років тому, а вперше застосовано концесію в портах нашої держави лише влітку 2020 року, практику застосування концесії в морських портах України описано досі не було.

Саме тому метою нашої статті й стало висвітлення концесії в портовій галузі як форми державно-приватного партнерства на прикладі ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК «Ольвія», де, починаючи з 2020 року, реалізуються пілотні проекти.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Державно-приватне партнерство – це співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України «Про управління об’єктами державної власності» здійснюють управління об’єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, НАН України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що провадиться на підставі договору в порядку, встановленому законом та іншими нормативно-правовими актами, та згідно ознак державно-приватного партнерства, визначених законом [14].

До ознак державно-приватного партнерства належать: «1) створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об’єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об’єктом; 2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років); 3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства; 4) внесення приватним партнером інвестицій в об’єкт державно-приватного партнерства» [14].

За визначенням «Нового словника іншомовних слів», концесія (від лат. *concessio* – дозвіл, уступка) – договір про передачу іноземній фірмі в експлуатацію на певний час природних багатств, підприємств та інших господарських об’єктів, що належать державі [11].

Процес передачі об’єктів державної чи комунальної форми власності в концесію регулюється Господарським кодексом України [2], законами України «Про концесію» [17], «Про оренду землі» [19], постановою Кабінету Міністрів України від 12 серпня 2020 року № 706 «Про затвердження методики розрахунку концесійних платежів» [15] та іншими нормативно-правовими актами.



Господарський кодекс України (ст. 406) визначає концесію «як форму здійснення державно-приватного партнерства, що полягає в наданні концесієдавцем концесіонеру права на створення та / або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та / або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг в порядку та на умовах, визначених концесійним договором, і передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, який охоплює ризик попиту та / або ризик пропозиції» [2].

Новий Закон України «Про концесію» визначає, що «концесія – форма здійснення державно-приватного партнерства, яка передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та / або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та / або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та / або ризик пропозиції» [17]

У цьому зв'язку реформа морської галузі однією із найперспективніших форм приватного інвестування в портову інфраструктуру передбачає концесію (частина перша статті 26 Закону України «Про морські порти» [18].

Як зазначає Д. Зятіна, концесія постає одним із ринкових механізмів, що дає можливість грамотно та ефективно використовувати публічні активи. Концесійні проекти дозволяють підвищити конкурентоспроможність національної економіки та запровадити можливості за допомогою приватного капіталу ефективно та інноваційно використовувати державну власність [6].

На думку В. Власової, у процесі передачі портових потужностей у приватні руки перед управлінням порту постають три основних фінансових питання: по-перше, мінімально допустимий рівень тарифів на послуги, що надаються концесіонером, по-друге, вартість

прав, переданих приватному партнеру через механізм концесії (тобто розмір концесійних платежів) і, зрештою, – спосіб стягнення концесійних платежів [1].

Як уже зазначалося вище, концесія зарекомендувала себе як ефективна форма взаємодії у морських портах багатьох країн світу, насамперед у країнах Європейського Союзу, насамперед Бельгії, Греції, Італії, Нідерландів, Німеччини та ін., де концесії успішно використовують для розбудови інфраструктури.

Як зазначають В. Мамонова та О. Ольшанський в Енциклопедії державного управління, у світовій практиці склалося кілька моделей концесії, «що передбачають різні типи концесійних угод, основними з яких є такі: будівництво – експлуатація – передача; будівництво – передача – експлуатація; будівництво – володіння – експлуатація; будівництво – володіння – експлуатація – передача; купівля – будівництво – експлуатація; проектування – будівництво – фінансування – експлуатація та обслуговування» [5, с. 145].

У Бельгії та ін. країнах Європи, розмір концесійних платежів складає 15 євро за квадратний метр об'єкта концесії на рік, у Нідерландах ця сума складає 10-20 євро. В окремих країнах практикується також на додаток до плати за концесію, запровадження додаткової плати на користь власника концесії у вигляді 1-5 євро за кожен перевантажений (навантажений) контейнер, або 5-10 відсотків від чистого прибутку. У такому разі плата за концесію встановлюється дещо нижчою [1].

Коли відбувається концесія, країна не витрачає гроші з держбюджету і має змогу розвивати інфраструктуру за кошти інвесторів. Витрати на підготовку проекту концесії, зокрема розроблення техніко-економічного обґрунтування та проекту конкурсної документації, компенсує компанія-концесіонер [10].

26 червня 2020 року Херсонський морський торговельний порт передали в концесію на 30 років грузинсько-швейцарському ТОВ «Рисоіл-Херсон». Воно отримало майно ДП «Херсонський морський торговельний порт», ДП «Адміністрація морських портів України», а також об'єкти, збудовані відповідно до умов договору. Крім того, концесіонеру для ведення діяльності за рішенням

Херсонської обласної державної адміністрації буде здано в оренду відповідні земельні ділянки. При цьому важливо, що все майно, яке передається в межах концесії, залишається в державній власності.

У цей день директор Херсонського морського торговельного порту Олександр Сухін (наразі – в. о. директора Геннадій Маховський – авт.) зустрівся з Президентом України Володимиром Зеленським. У межах робочої поїздки до Херсонської області Президент відвідав державне підприємство і взяв участь у церемонії підписання договору про передачу ДП «Херсонський морський торговельний порт» у концесію [4].

Крім того, під час проведення церемонії підписання договору був присутній Міністр інфраструктури України, та голова Херсонської ОДА.

Міністр інфраструктури поінформував, що цей проект у сфері державно-приватного партнерства надасть прибутку понад 300 млн. гривень у вигляді інвестицій які дадуть поштовх до розвитку порту та його інфраструктури що позитивно вплине на імідж міста Херсона й херсонського регіону в протягом трьох років. «Концесіонер має дуже амбітні плани – планують не зупинятися на цьому етапі й збільшити вантажоперевалку впродовж наступних кількох років до 5 млн. тонн. Ми підтримуємо ці амбітні плани та бажаємо, щоб вони втілилися в життя», – наголосив міністр інфраструктури України» [10].

Крім того, планується поліпшити якість стивідорних послуг, що провадиться з залученням переданого в концесію майна, для споживачів. «Концесіонер повинен щороку сплачувати концесійний платіж у розмірі щонайменше 12 млн. гривень з урахуванням індексації та 7% від чистого доходу концесіонера» [4].

Концесію надає Міністерство інфраструктури України. Проект готували за участю ЄБРР та Міжнародної фінансової корпорації що фінансується за підтримки фонду Global Infrastructure Facility.

Згідно з договором, концесіодавець забезпечує концесіонеру виняткове право на будівництво об'єктів портової інфраструктури та управління ними впродовж терміну концесії на умовах сплати концесійного платежу та виконання всіх договірних умов. З цього

можна зробити висновок, що після закінчення терміну дії договору побудоване і модернізоване майно залишається державі. «Інвестор отримує дохід від своєї діяльності, але також зобов'язується щороку платити концесійний платіж – щонайменше 12 млн. грн з урахуванням індексації та 7% від чистого доходу» [4].

Така концесія вигідна насамперед інвестору. Вона дає можливість оминати процедуру державної приватизації та вкладати фінанси траншами. Інвестор також зобов'язаний виконувати всі умови договору та всі взяті на себе обов'язки перед державою, що в кінцевому додатку гарантує системний розвиток інфраструктури.

«Рисоіл-Херсон» має забезпечити неперервну роботу Херсонського морського торговельного порту. Через десять років перевалка вантажів в порту мусить становити мінімум 1,36 млн. тонн на рік. Концесіонер також повинен інвестувати в порт 216 млн. грн упродовж перших 3,5 року і 62 млн. грн – протягом десяти років [4].

Крім того, концесіонер зобов'язаний дотримуватися вимог природоохоронного законодавства України та виконувати заходи з охорони навколишнього природного середовища.

Від передачі Херсонського морського торговельного порту в концесію виграють і місцеві мешканці, оскільки компанія мусить вкладати гроші й у місцеву інфраструктуру. Вона частково фінансуватиме капітальний ремонт доріг, якими вантажівки під'їжджають до порту, та будівництво майданчика для тимчасової стоянки фур за межами Херсона. Це зроблять для мінімізації незручностей через хаотичні перевезення містом. На означені цілі компанія має інвестувати щонайменше 18 млн. грн. Вона також сприятиме тому, щоб 80% вантажів перевозили залізницею, водним та іншими видами транспорту [4].

Як досягнуто угодою, працівники порту працюватимуть там і надалі. Кількість робочих місць лише збільшуватиметься. Концесіонер прийме на роботу шляхом переведення всіх працівників ДП «Херсонський морський торговельний порт» та частину працівників ДП «Адміністрація морських портів України». Крім того, «Рисоіл-Херсон» має укласти новий колективний договір

з первинною профспілковою організацією Херсонського морського торговельного порту на п'ять років [4].

Як зазначається в Угоді, умови для працівників порту впродовж концесії мусять бути не гіршими, ніж зараз: зокрема, концесіонер не може допускати зменшення зарплат працівників упродовж перших трьох років, підвищувати їх відповідно до українського законодавства з урахуванням вимог галузевої угоди у сфері морського транспорту, не допускати звільнення працівників з ініціативи компанії впродовж десяти років тощо [4].

**Висновки.** 1. Як свідчить досвід багатьох європейських морських держав, одним із ефективних шляхів успішного функціонування морських портів є своєчасне оновлення портової інфраструктури. Попри те, що саме концесія постає таким ефективним інструментом, досі ще немає єдиного підходу до визначення тривалості концесійної угоди та розміру концесійних платежів.

2. Закони України «Про концесії» (1999, наразі втратив чинність – авт.) [16], «Про державно-приватне партнерство» (2010) [14], «Про морські порти» (2012) [8] свого часу було ухвалено і з метою створення сприятливого інвестиційного клімату в портовому секторі та залучення приватного капіталу для модернізації та підвищення конкурентоспроможності українських портів. Концесія при цьому розглядається як одна із найбільш оптимальних форм господарювання в портах. Водночас упродовж років дії Закону [16] вітчизняні морські порти вдавалися лише до укладання договорів оренди, що залишалися найбільш зрозумілими для суб'єктів господарювання. Новий поштовх цьому процесу дало ухвалення 03 жовтня 2019 року Верховною Радою України IX скликання нового Закону України «Про концесію» [17], яку вперше застосовано вже влітку 2020 року в ДП «Херсонський морський торговельний порт».

3. На прикладі ДП «Херсонський морський торговельний порт» показано, що передача порту в концесію дасть можливість повною мірою використовувати його потенціал і, зрештою, відновити портові об'єкти, що були в занепаді багато років поспіль. Від цього проекту державно-приватного партнерства очікується 300 млн гривень інвестицій у розвиток порту вже в найближчі три роки.



*main organizational types of concessions are considered, the advantages of concessions in seaports are determined; international experience has been analyzed, which has shown that the involvement of private entities both in the direct implementation of economic activities and in the creation and modernization of seaport infrastructure greatly increases the profitability of the latter; based on the analysis of world experience, the factors that should be taken into account when determining the term of the concession and the amount of payments are also determined; it is established that the concession, as well as any investment project, is accompanied by a significant group of risks that may affect its profitability and efficiency. The example of the transfer of the Kherson Sea Commercial Port to the concession shows that the transfer of the port by the state to the concession will allow to fully use its potential and, ultimately, to restore port facilities that have been in decline for many years, as well as significantly improve the city's infrastructure. One of the main advantages of the concession is that the objects of the enterprises in which the concessionaire invests remain the property of the state. At the same time, concession payments to the budget come independently of the results of its commercial activities*

**Keywords:** *seaport, port industry, port infrastructure, public-private partnership, investments, concession, concession risks.*

**Received: 19.01.21**

## **References**

1. Vlasova, V.L. (2015). Kotsesiya yak instrument onovlennya portovoyi infrastruktury [Concession as a tool for renewal of port infrastructure]. Visnyk Akademiyi pratsi i sotsial'nykh vidnosyn Federatsiyi profspilok Ukrainy – Bulletin of the Academy of Labor and Social Relations of the Federation of Trade Unions of Ukraine, 1-2, (pp. 38-42). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VAPSV\\_2015\\_1-2\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VAPSV_2015_1-2_9) [in Ukrainian].
2. Zakon Ukrainy Hospodars'kyi kodeks Ukrainy vid 16 sichnya 2003 roku No 436-IV [Law of Ukraine Commercial Code of Ukraine of January 16,

2003 No 436-IV]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> [in Ukrainian].

3. Dyba, M.I. (2016). Kontsesiya: sutnist' ta formy finansovoho zabezpechennya [Concession: essence and forms of financial support]. *Finansy Ukrainy – Finance of Ukraine*, 10, (pp. 65-76). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu\\_2016\\_10\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2016_10_5) [in Ukrainian].

4. DP «Khersons'kyy mors'ky torhovel'nyy port» передано u kontsesiyu [SC "Kherson Sea Commercial Port" was transferred to the concession]. seaport.kherson.ua. Retrieved from <https://seaport.kherson.ua/news/dp-khersonskiy-morskyi-torhovelniy-port-peredano-u-kontsesiiu/> [in Ukrainian].

5. Kovbasyuk, Yu.V., Amosov, O.Yu., Ihnatenko, O.S. & Kuznetsov, A.O. (2011). *Entsyklopediya derzhavnoho upravlinnya: u 8 t.* [Encyclopedia of Public Administration: in 8 volumes]. (Vols. 5). KH.: Vyd-vo KharRI NADU «Mahistr» [in Ukrainian].

6. Zyatina, D.V. (2015). Kontsesiya v mors'kykh portakh – investytsiyni ryzyky ta shlyakhy yikh zmenshennya [Concession in seaports - investment risks and ways to reduce them]. *Mytna sprava – Customs*, 1(2.2), (pp. 198-204). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms\\_2015\\_1\(2](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2015_1(2) [in Ukrainian].

7. Kyrtoka, M.P. (2016). Deyaki problemy vyznachennya ponyattya «kontsesiya» (orhanizatsiyno-pravovy aspekt) [Some problems of defining the concept of "concession" (organizational and legal aspect)]. *Teoretychni ta prykladni pytannya derzhavotvorennya – Theoretical and applied issues of state formation*, 19, (pp. 10-20). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd\\_2016\\_19\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tppd_2016_19_3) [in Ukrainian].

8. Kovalchuk, V.V. Kontsesiya yak forma realizatsiyi proektiv derzhavno-privatnoho partnerstva: zahal'na kharakterystyka ob'yekta bukhholders'koho obliku [Concession as a form of realization of public-private partnership projects: general characteristics of the object of accounting]. *Visnyk Zhytomyrs'koho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriya : Ekonomika, upravlinnya ta administruvannya – Bulletin of Zhytomyr State Technological University. Series: Economics, Management and Administration*, 1, (pp. 83-91). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu\\_econ\\_2019\\_1\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_econ_2019_1_15) [in Ukrainian].

9. Krushynska, A.V. (2018). Kontsesiya yak forma stymulyuvannya investytsiy v turystychnu sferu [Concession as a form of investment incentives in the tourism sector]. *Universytet's'ki naukovi zapysky – University scientific notes*, 3-4, (pp. 357-367). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap\\_2018\\_3-4\\_34](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2018_3-4_34) [in Ukrainian].



10. Merylo, Y. (2020). Navishcho Ukraini kontsesiya. Pershyy v krayini ob"yekt peredyaly v kontsesiyu. Chomu tse vyhidno dlya vsikh storin? [Why Ukraine concession. The first facility in the country was transferred to concession. Why is it beneficial for all parties?]. *Ekonomichna pravda – Economic Truth*, July. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/columns/2020/07/7/662621/> [in Ukrainian].

11. Shevchenko, L.I., Nika, O.I., Khomyak, O.I. & Demyanyuk A.A. (2008). *Novyy slovnyk inshomovnykh sliv* [New dictionary of foreign words]. Kyiv: ARIY [in Ukrainian].

12. Pyroh, O.V. Protsyk, I.S. & Tomych, M.I. (2019). Kontsesiya yak perspektyvna forma derzhavno-pryvatnoho partnerstva: perevahy ta nedoliky [Concession as a promising form of public-private partnership: advantages and disadvantages]. *Molodyy vchenyy – Young scientist*, 2, (2), (pp. 641-646). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv\\_2019\\_2\(2\)\\_\\_73](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2019_2(2)__73) [in Ukrainian].

13. Podolyan, YU.O. (2020). Kontsesiya yak forma derzhavno-pryvatnoho partnerstva: analiz chynnoho zakonodavstva [Concession as a form of public-private partnership: analysis of current legislation]. *Dictum factum*, 1, (pp. 58-67). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf\\_2020\\_1\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf_2020_1_11) [in Ukrainian].

14. *Zakon Ukrainy Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo vid 01 lypnya 2010 roku No 2404-VI* [Law of Ukraine On public-private partnership of July 1, 2010 No 2404-VI]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> [in Ukrainian].

15. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennya metodyky rozrakhunku kontsesiynykh platezhiv vid 12 serpnya 2020 roku No 706* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On approval of the methodology for calculating concession payments of August 12, 2020 No 706]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/706-2020-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

16. *Zakon Ukrainy Pro kontsesiyi vid 16 lypnya 1999 roku No 997-XIV* [Law of Ukraine On Concessions of July 16, 1999 No 997-XIV]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997-14#Text> (vtratyv chynnist 03.10.2019) [in Ukrainian].

17. *Zakon Ukrainy Pro kontsesiyu vid 03 zhovtnya 2019 roku No 155-IKH* [Law of Ukraine On the concession of October 3, 2019 No 155-IX]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#n646> [in Ukrainian].

18. *Zakon Ukrainy Pro morskii porty vid 17 travnya 2012 roku No 4709-VI* [Law of Ukraine On seaports of May 17, 2012 No 4709-VI]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua).

gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> [in Ukrainian].

19. Zakon Ukrainy Pro orendu zemli vid 06 zhovtnya 1998 roku No 161-KHIV [Law of Ukraine On land lease of October 6, 1998 No 161-XIV]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/161-14#Text> [in Ukrainian].

20. Stolyarchuk, N.V. (2020). Kontsesiya yak forma investuvannya diyal'nosti rehional'nykh aeroportiv Ukrayiny [Concession as a form of investing in the activities of regional airports of Ukraine]. *Naukovyy visnyk Lotnoyi akademiyi. Seriya : Ekonomika, menedzhment ta pravo – Scientific Bulletin of the Flight Academy. Series: Economics, Management and Law*, 2, (pp. 113-120). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml\\_2020\\_2\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/sbfaseml_2020_2_15) [in Ukrainian].

21. Studenets, I.S. (2019). Osoblyvosti strakhuvannya v kontsesiyakh [Features of insurance in concessions]. *Molodyy vchenyy – Young scientist*, 2 (2), (pp. 590-595). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv\\_2019\\_2\(2\)\\_63](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2019_2(2)_63) [in Ukrainian].

22. Titarchuk, M.I. (2018). Kontsesiya yak forma realizatsiyi derzhavno-privatnoho partnerstva yak ob'yekta ekonomichnoho analiz [Concession as a form of realization of public-private partnership as an object of economic analysis]. *Ekonomichnyy prostir – Economic space*, 139, (pp. 199-212). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros\\_2018\\_139\\_18](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2018_139_18) [in Ukrainian].

23. Yaroshenko, L.L. (2016). Kontsesiya yak sposib rozvytku transportno-lohistychnoyi infrastruktury v Ukrayini [Concession as a way of development of transport and logistics infrastructure in Ukraine]. *Molodyy vchenyy – Young scientist*, 12.1., (pp. 1041-1044). Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv\\_2016\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2016_12) [in Ukrainian].

24. Trojillo, L. & Nombela, G. Privatization and regulation of the seaport industry. [info.worldbank.org](http://info.worldbank.org/etools/docs/library/64583/2181_seaport.pdf). Retrieved from [info.worldbank.org/etools/docs/library/64583/2181\\_seaport.pdf](http://info.worldbank.org/etools/docs/library/64583/2181_seaport.pdf) [in English].

25. Yemelianov, V.M. (2012). Rozvytok partnerskykh vidnosyn biznesu i vlady v systemi derzhavnoho upravlinnia stalym rozvytkom Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka [Development of business-government partnerships in the system of public administration for sustainable development of Ukraine: theory, methodology, practice]. *Mykolaiv : PP Yemelianova T. V.* [in Ukrainian].

**Відомості про авторів / Information about the Authors**

**Лопушинський Іван Петрович:** Херсонський національний технічний університет вул. Бериславське шосе 24, Херсон, 73008, Україна.

**Ivan Lopushynskiy:** Kherson National Technical University:  
Beryslavskoe highway 24, Kherson, 73008, Ukraine.

**ORCID.ORG/ 0000-0002-3930-746X**

**E-mail: doctordumetaua@meta.ua**

**Ємельянов Володимир Михайлович:** Чорноморський національний університет ім. Петра Могили: вул. 68 десантників 10, Миколаїв, 54003, Україна.

**Volodymyr Yemelyanov:** Petro Mohyla Black Sea National University: 68 Desantnykiv str. 10, Mykolaiv, 54003, Ukraine.

**ORCID.ORG/0000-0002-2995-8445**

**E-mail: d\_idu@ukr.net**