

УДК 656.615.003

Дем'янченко А.Г.
доктор економічних наук,
доцент кафедри економіки і управління морським транспортом
Азовського морського інституту
Одеської національної морської академії

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Стаття присвячена дослідженню особливостей впровадження різних форм державно-приватного партнерства (ДПП) в морських портах, проблематиці його практичного застосування в Україні в сучасних соціально-політичних та економічних умовах. Розглянуто цілі ДПП для різних суб'єктів надання послуг в порту, проаналізовано вплив окремих учасників на процес реалізації проектів. Запропоновані структуризація різних форм державної підтримки на окремих стадіях реалізації проектів та система моніторингу реалізації проектів в морських портах України.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, морський порт, учасники проекту, державна підтримка, моніторинг.

Демьянченко А.Г. ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОРСКИХ ПОРТАХ УКРАИНЫ

Статья посвящена исследованию особенностей внедрения различных форм государственно-частного партнерства (ГЧП) в морских портах, проблематике и рискам его практического применения в Украине в современных социально-политических и экономических условиях. Рассмотрены цели ГЧП для различных субъектов предоставления услуг в порту, проанализировано влияние отдельных участников на процесс реализации проектов. Предложены структуризация различных форм государственной поддержки на отдельных стадиях реализации проектов и система мониторинга реализации проектов в морских портах Украины.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, морской порт, участники проекта, государственная поддержка, мониторинг.

Demianchenko A.G. THE FEATURES OF USE THE PRIVATE-PUBLIC PARTNERSHIP IN SEAPORTS IN UKRAINE

The article researches the features of the implementation of various forms of public-private partnership (PPP) in the seaports, the problems and risks of its application in Ukraine in the current socio-political and economic conditions. Objectives of PPP for the different actors to provide services in the port considered. The impact of individual participants in the process of implementation PPP is analyzed. Are proposed structuring of various forms of state support for individual stages of project implementation and monitoring of projects in the seaports of Ukraine.

Keywords: public-private partnership, seaport, project participants, government support, monitoring.

Постановка проблеми. Державно-приватне партнерство є одним з найперспективніших та реальних напрямів реалізації перетворень в різних галузях економіки, в тому числі і в морських портах, які сьогодні потребують значних інвестиційних ресурсів для розбудови портової та припортової інфраструктури, що забезпечить зростання їх конкурентоспроможності та ефективності. Прийняття в 2012 р. Закону України «Про морські порти України» відкрило шлях для приватного інвестора та повинно було забезпечити початок реформування відносин власності в портах і залучення фінансування для будівництва, реконструкції та модернізації портів активів, нового устаткування та обладнання, інноваційних технологій обробки вантажів. Однак подальші політичні та економічні проблеми суттєво загальмували цей процес, і з переліку плану розвитку морських портів України фактично реалізується тільки декілька проектів в портах Великої Одеси, є конкретні інвестори в порти Рені та Білгород-Дністровський. На останньому діловому форумі портовиків та великих гравців ринку його учасники виділили певні проблеми та складнощі, які сукупно заважають реальній ефективній імплементації механізму державно-приватного партнерства в роботу морських портів [1]:

- відсутність комплексу нормативно-правових актів, які б підкріплювали основний Закон про порти та дозволили фактично почати концесійний процес;
- громіздкість процедури укладання договорів ДПП, складна бюрократична процедура та відсутність фінансового плану в Адміністрації морських портів;

- відсутність дієвих механізмів компенсації інвестицій та захисту інвесторів;

- незавершеність процедури розділення адміністративних та господарських функцій в морських портах та його майна між державними стивідорами та Адміністрацією порту, що викликає необхідність дублювання договорів;

- необхідність перегляду відносин з «Укрзалізницею» та масштабних інвестицій в розвиток залізничної інфраструктури;

- недосконала система оцінювання майна, що передається приватному інвестору та відсутність ефективної методики розрахунку орендних та конфесійних платежів.

Означений перелік проблем суттєво гальмує реформування та економічне зростання в галузі, тому дослідження напрямів ефективного застосування механізму державно-приватного партнерства в морських портах за різними напрямками є достатньо актуальним та своєчасним напрямом роботи науковців та спеціалістів-практиків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика впровадження механізму державно-приватного партнерства в морські порти України є темою досліджень провідних вітчизняних науковців та спеціалістів галузі: О.М. Кібік, О.М. Котлубай, В.О. Котлубай, М.Т. Примачов, В.Г. Чекаловець [2–5] вивчають тенденції та різні напрямки розвитку та підвищення ефективності роботи вітчизняного морегосподарського комплексу; О.К. Афанасьева, С.П. Онищенко, О.М. Кіфак, А.О. Ніцевич [6–9] розглядають проблеми застосування державно-приватного партнерства в морських портах, підвищення

ефективності взаємодії держави та приватних інвесторів. Однак мало досліджуваним аспектом є методика управління реалізацією проектів державно-приватного партнерства в морських портах.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Дослідження особливостей впровадження державно-приватного партнерства в діяльність морських портів України, систематизація цілей та пріоритетів державного та приватного секторів в рамках ДПП, структуризація форм державної підтримки проектів на різних етапах їх реалізації та експлуатації, а також складення пропозицій щодо побудови системи моніторингу ходу управління проектами ДПП в морських портах.

Виклад основного матеріалу дослідження. В портовому бізнесі є коло учасників, цілі та характер діяльності яких певним чином впливають на процес реалізації проектів державно-приватного партнерства – внутрішні, зовнішні, регулюючі суб'єкти, громадські об'єднання.

До внутрішніх суб'єктів, що впливають на діяльність порту, відносять портові адміністрації та приватних власників терміналів, менеджерів і співробітників. Їх основні цілі, загалом, не сильно відрізняються, чи то повністю державний порт або приватизований, хоча вступають у протиріччя з окремих позицій: власники порту і його співробітники прагнуть працювати над зростанням його ефективності, однак перші зацікавлені у зростанні прибутку, а другі – в зростанні заробітної плати. Залежно від того, наскільки сильні профспілки і лояльні власники, будуть прийматися різні компромісні рішення в даному питанні.

Зовнішніх зацікавлених суб'єктів також можна розділити на дві групи: до першої відносять стивідорів, експедиторів, інших учасників створення портової послуги, а до другої – вантажовідправників та судновласників. Якщо мова йде про модель «порт-інструмент», постачальники послуг прагнуть збільшити вантажообіг порту для зростання доходів і мінімізації ризиків. У ситуації, коли порт виступає орендодавцем, ці суб'єкти прагнуть розширити спектр концесійних угод і отримати певну самостійність у прийнятті рішень. Якщо порт повністю приватизований, швидше за все, буде спостерігатися істотна конкуренція між операторами, що також сприятиме зростанню ефективності роботи портового комплексу в цілому. Що стосується вантажовідправників та судновласників, їх основна мета – отримати якісну послугу з мінімальною вартістю, і чим вища конкуренція в портах, тим імовірніше її досягнення.

Роль регулюючих суб'єктів не зменшується при просуванні від державної моделі управління до приватної. Це органи місцевого самоврядування, спеціальний регулюючий орган в галузі, міжнародні організації, завдання яких зводяться до мінімізації ефекту від монопольного становища великих портів на ринку, підтримці підприємств, що розвиваються, вирішенні конфліктів на національному та міжнародному рівні.

Не настільки помітну зазвичай, але, в деяких випадках, вирішальну роль можуть грати громадська думка і діяльність суспільних організацій, які можуть і протистояти, і сприяти діяльності порту. Ключовими питаннями в цьому випадку є екологія, економічне становище місцевого населення, комфорт їхнього існування поруч з портом. З економічної точки зору вимоги громадськості пов'язані з істотними витратами, однак ігнорувати їх не можна, оскільки невиконання зобов'язань у сфері зниження

техногенного, екологічного навантажень, зростання добробуту населення пов'язаних територій може призвести не тільки до погіршення іміджу, але й до реальних фінансових втрат.

Узагальнений перелік ключових учасників портового бізнесу та цілі їх діяльності представлено в таблиці 1.

Таблиця 1
Огляд цілей роботи основних суб'єктів надання портових послуг [10]

Сторони, що приймають участь в портовому бізнесі	Цілі діяльності
<i>Портова адміністрація / Оператори</i>	Максимізація вантажообігу Максимізація прибутку Зниження операційних витрат
<i>Портова адміністрація</i>	Максимізація доданої вартості
<i>Портова адміністрація / Галузеве міністерство</i>	Зростання фінансової незалежності
<i>Галузеве міністерство / Портова адміністрація</i>	Ефективне управління активами Мінімізація необхідних інвестицій
<i>Уряд / Профспілки</i>	Зростання зайнятості
<i>Уряд</i>	Забезпечення національної безпеки в галузі морського транспорту
<i>Місцева влада</i>	Зростання регіональної економіки
<i>Судноплавні компанії</i>	Мінімізація часу стоянки в порту
<i>Вантажовідправники</i>	Мінімізація витрат Підвищення якості послуг
<i>Користувачі</i>	Зниження витрат Прозорість витрат
<i>Економісти</i>	Зростання добробуту
<i>Фінансові компанії</i>	Зростання фінансової рентабельності
<i>Групи, що активно впливають на роботу порту</i>	Забезпечення повноцінного захисту навколишнього середовища

Окреслене коло суб'єктів, у відповідності зі змістом своєї діяльності, бере участь в роботі порту, надаючи відповідні ресурси – акваторію, термінали, обладнання, склади, вантажі, інвестиції, фінансування, кваліфікований персонал, інформацію, юридичний захист та ін. При цьому, очікувано, має і свої цілі щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства.

Головний регулюючий суб'єкт – держава у вигляді центрального уряду та місцевих органів влади, реалізуючи проекти державно-приватного партнерства, ставить на меті наступне [11]:

- підвищення ефективності діяльності портів;
- сприяння конкуренції між портами і терміналами;
- прискорення зростання вантажообігу;
- забезпечення приватного фінансування соціальної інфраструктури;
- підвищення якості і потенціалу внутрішньої і зовнішньої інфраструктури порту;
- скорочення дотацій та субсидій на розвиток порту та забезпечення його поточної діяльності;
- деполітизація управління портами;
- сприяння розширенню спільної власності в портовому господарстві;
- зменшення тиску державної бюрократії;
- зниження дефіциту державного та місцевого

бюджетів за рахунок зростання податкових надходжень та зменшення прямих і непрямих витрат на підтримку портової галузі.

В зарубіжних країнах, які обрали шлях реформування портової галузі, реорганізація звичайно йде через ліквідацію державних активів з метою зниження бюджетного дефіциту, формування фінансових ресурсів для забезпечення соціальної інфраструктури, дії щодо зменшення проблем зайнятості, державного апарату, зростання ефективності роботи, комерціалізацію портів та освоєння нових ринків.

Аналіз відповідних реформ показав, що в більшості випадків основною метою перетворень було фінансування модернізації та розширення активів, оскільки саме з цим завданням державному порту дуже складно впоратися самостійно (табл. 2). Не останніми були і завдання управління персоналом – підвищення продуктивності праці, ефективна зайнятість, підвищення якості та зниження непродуктивних витрат.

Для досягнення поставлених цілей проводиться широка політика приватизації, передачі дохідних активів у приватні руки через децентралізацію і акці-

онування, перетворення порту з сервісного в орендодавця; приватизуються окремі портові послуги, створюються спільні підприємства з приватними операторами терміналів, термінали надаються в оренду та концесію, активи повністю передаються приватному капіталу.

Варіанти угод державно-приватного партнерства, що найбільш відповідають певним завданням роздержавлення для державного сектору, відображені в таблиці 3.

На відміну від державних органів управління портовою галуззю цілі приватного сектора мають деякі особливості і не завжди збігаються, що і веде до різноманіття існуючих стратегій взаємодії, а також постійного пошуку компромісів (табл. 4).

В першу чергу приватного інвестора цікавить норма прибутку, яку він може отримати, вкладаючи ресурси в розвиток порту. При цьому мова йде не про максимізацію абсолютного розміру прибутку, а норму прибутковості на вкладений капітал, яка повинна покривати витрати на його залучення з різних джерел, ризик, інфляційну складову і давати чистий бажаний дохід. Досягти очікуваної прибутковості

Таблиця 2

Основні цілі програм взаємодії державних портів і приватного капіталу по країнам світу [11]

Країна	Зменшення бюрократії	Зменшення дефіциту бюджету	Фінансування активів	Зростання ефективності	Вирішення проблем персоналу	Комерціалізація	Розширення співробітництва
Австралія					X	X	
Франція					X		
Велика Британія		X		X	X		X
США			X	X	X		
Китай			X	X		X	
Гонконг			X			X	
Індія		X	X	X			
Малайзія	X		X				X
Південна Корея			X				
Сінгапур			X				X
Японія			X		X		

Таблиця 3

Рівень досягнення угодами ДПП важливих для держсектора завдань [12]

Угоди	Перелік завдань, що реалізуються при розширенні державно-приватного партнерства*						
	Зростання ефективності	Зростання вантажообігу	Розширення приватного фінансування	Зменшення дотацій і субсидій	Зменшення дефіциту бюджету	Зменшення бюрократії	Деполітизація управління
Франшиза	++	+++	+	+	++	++	+
Субконтракти на виконання робіт	+++	+	+	++	-	++	++
Контракти на управління	++	++	-	++	-	+	+
Лізинг обладнання	++		++	+	-	-	+
Оренда активів	++	++	++	++	++	++	++
Відкриті торги	+++	++	++	++	-	++	+++
Дочірні компанії	+	-	-	++	-	-	++
Концесія	++	+++	+++	+++	++	+++	+++
Довгострокова оренда	++	+++	++	+++	++	++	+++
Продаж частини активів	++	+	+	+	+++	+	+++
Спільні підприємства	++	++	++	++	-	+	++
Міноритарне партнерство	++	+	++	-	-	-	++
Спеціалізовані компанії	++	-	++	++	-	-	++
Приватизація	+++	++	+++	+++	+++	-	-
Приватні порти	+	+++	+++	-	-	++	+
Публічні корпорації	++	++	+++	++	+++	++	+++

* Ступінь досягнення поставлених цілей оцінюється за шкалою: +++ високий; ++ середній; + невисокий; - відсутній вплив

можна за допомогою будь-якої з вищепредставлених стратегій, проте слід розуміти, що більший прибутковості, одержуваній в результаті часткової або повної приватизації, буде відповідати і більший ризик.

По-друге, однією з пріоритетних цілей участі в портовому бізнесі для приватного капіталу є забезпечення вертикально або горизонтально інтегрованих логістичних ланцюгів постачань продукції на ринок або закупівлі необхідної сировини. У цьому зацікавлені і великі судноплавні, вантажні компанії, які прагнуть інтегрувати термінальні операції з послугами більш низької або високої ланки. Крім того, міжнародні стивідори намагаються розширити сферу впливу і власний ринок за рахунок придбання нових терміналів та портів.

Підвищення надійності і скорочення транспортних витрат – ці фактори мають прямий вплив на прибутковості портової діяльності, тому також мають велике значення для судноплавних ліній, логістичних компаній і вантажовласників. Для врахування таких цілей приватників багато функцій державного порту, пов'язаних з вантажно-розвантажувальними роботами, обслуговуванням суден, доцільно передавати саме в приватний сектор, зацікавлений у їх оптимізації та підвищенні якості.

Крім того, приватний сектор прагне оптимізувати необхідний обсяг інвестицій, максимізуючи продуктивність існуючих активів, а не створюючи нові, що не завжди вигідно уряду, що бажає саме оновлювати основні фонди.

Завдання знизити витрати на персонал також може увійти в суперечність з метою державного порту, який теж прагне скоротити кількість працівників і пов'язаний з цим витрати, проте не шляхом звільнень (це спричинить негативний соціальний ефект), а передачі їх в приватні структури. У цьому випадку для держорганів вигіднішою є часткова або повна приватизація, а для приватних інвесторів – аутсорсинг.

Скорочення масштабів комерційного регулювання по-різному розуміється в уряді і приватним інвестором. Для того щоб ефективно працювати і керувати діяльністю порту, останні прагнуть звільнити себе від тарифної політики держави, отримати свободу в ціноутворенні і формувати розмір портових збо-

рів на комерційній та конкурентній основі, оскільки державна тарифна політика виходить не з цінності послуг для користувачів, а покриття витрат порту на їх виконання, що не завжди доцільно.

Проблема конкуренції також носить суперечливий характер для сторін: уряд зацікавлений у розширенні та вдосконаленні конкурентного середовища в портовій галузі, залученні якомога більшої кількості учасників; приватний сектор у високій конкуренції бачить для себе загрози недоотримання вантажів і прибутку, тому намагається захиститися і мінімізувати її вплив, тим самим знижуючи ризик власної діяльності.

Як вирішуватимуться зазначені суперечності, залежить від сили позицій партнерів. Якщо приватний інвестор зацікавлений у співпраці з державним портом, то він прийме на себе і великі ризики, пов'язані з обсягом інвестицій, персоналом, тарифною політикою. У тих же випадках, коли норма прибутку від портового бізнесу невелика, або потрібен значний обсяг інвестицій, більше уваги буде приділено позиції приватного інвестора і створенню для нього привабливих умов для взаємовигідного партнерства.

Основою формування сприятливих інвестиційних умов для приватників може стати комплексна програма державної підтримки реалізації угод державно-приватного партнерства. Разом зі створенням прийняттого правового та законодавчого поля, рівних умов для кожного учасника процесу ефективним є забезпечення проектам фінансової допомоги в різних формах – від прямого фінансування до гарантування повернення збитків та страхування.

Крім окреслення сфери державної підтримки проектів ДПП важливо її розподілити за етапами реалізації проекту та зафіксувати в концесійному договорі, що дозволить підвищити ефективність концесійних процедур та планування діяльності як інвестора, так і державного партнера. Автором запропоновано використувувати на основних стадіях реалізації проектів наступні види державної допомоги (рис. 1).

Аналізуючи досвід надання підтримки з боку уряду проектам державно-приватного партнерства, варто відмітити шлях, яким йде Індія, розвиваючи взаємодію між державним та приватним капіталом

Таблиця 4

Матриця відповідності цілей державних органів управління портами і приватних інвесторів за основними результатами співпраці*

Цілі приватних інвесторів	Цілі державних органів управління портами									
	Прибутковість	Вантажообіг	Якість	Інвестиції	Персонал	Конкуренція	Децентралізація	Зменшення бюрократії	Інтеграція	Тривалість проекту
Прибутковість	++									
Вантажообіг		++								
Якість			++							
Інвестиції				++						
Персонал					++					
Конкуренція						++				
Децентралізація							++			
Зменшення бюрократії								++		
Інтеграція									++	
Тривалість проекту										++

* ++ повністю збігаються; +- частково збігаються; -+ частково не збігаються; - протилежні

Авторська розробка

в різних галузях транспорту. Наприклад, в дорожньому секторі було розроблено ряд адміністративних, правових та фінансових стимулів, що втілюються в договорі концесії, за яким встановлюється режим максимального сприяння інвесторові шляхом справедливого розподілу ризиків та надання стимулів у вигляді субсидій та інших заходів, а саме: зобов'язання уряду придбати землю та здійснити попередню підготовку ділянки для будівництва,

субсидії до 40% вартості проекту, звільнення від податків на прибуток на 10 років, безмитне ввезення дорожньо-будівельної техніки, прозора тендерна процедура, справедливий механізм вирішення спорів.

Однак сприяння держави в реалізації проектів державно-приватного партнерства в будь-яких галузях економіки, зокрема, в морських портах, а також різні форми фінансової і організаційної підтримки необхідно надавати за умови їх ефективного використання та дотримання інтересів

всіх учасників. Для цього необхідно сформувати систему моніторингу ходу реалізації проекту, завданнями якої буде комплексний аналіз ефективності управління та експлуатації об'єкту по проекту, аналіз виконання зобов'язань та умов контрактів, виявлення проблем управління проектом та розробка рекомендацій щодо їх подолання, оцінка впливу проекту на навколишнє середовище, попередження ситуацій нанесення шкоди інтересам держави, сприяння управлінню ризиками проектів, регулювання ходу реалізації проекту [14].

У рамках зроблених автором раніше пропозицій щодо побудови зазначеної системи моніторингу [14] необхідно звернути увагу на розподіл функцій основних учасників управління процесом реалізації проекту ДПП щодо оцінки, аналізу, контролю та регулювання ходу реалізації проекту та подальшої експлуатації об'єкту, що споруджується, реконструюється, модернізується або інакше поліпшується в його рамках (рис. 2).

При цьому окремого пояснення потребує діяльність Групи моніторингу щодо оцінки діяльності в період експлуатації об'єкту за проектом державно-приватного партнерства. Однією з найпоширеніших методик оцінки ефективності реалізації проектів ДПП є методика КРІ – Key Performance Indicator, яка дозволяє вибрати контрольні точки – певні критерії ефективності, що найбільш точно та об'єктивно характеризують ступінь досягнення поставлених цілей при плануванні проектів, їх реалізації та оперативній експлуатації.

Щодо господарської діяльності в морських портах, то такими ключовими індикаторами в різних сферах формування вигод можуть бути наступні [10]:

1) планування руху суден для зростання конкурентоспроможності порту за рахунок зниження витрат судно- і вантажовласників, а також зростання обороту; рівень експлуатаційних витрат, рівень зменшення витрат для

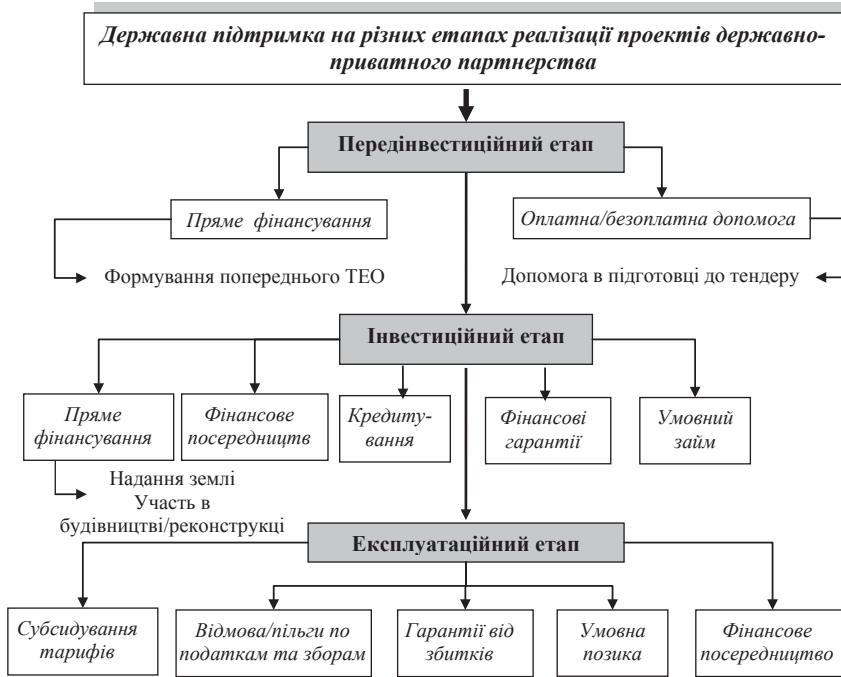


Рис. 1. Розподіл форм державної допомоги по етапам проекту ДПП
Узагальнено автором з використанням [13]



Рис. 2. Розподіл функцій в межах системи моніторингу ходу реалізації проекту та його експлуатації
Розроблено автором

судновласників та трейдерів, зниження часу недоступності вантажів;

2) ефективне використання портових активів, устаткування, обладнання та приладів за рахунок розширення можливостей планування та збалансованого споживання ключових ресурсів в рамках обмежень та вимог: рівень зниження потреби в капіталі, збільшення фондодідачі активів;

3) скорочення часу доставки вантажів за рахунок покращення комунікацій між зацікавленими сторонами надання портових послуг: рівень зниження витрат клієнтів порту;

4) побудова ефективної інформаційної системи в порту: рівень економії за рахунок скорочення персоналу та зменшення адміністративних витрат на підтримку інформаційних потоків всередині порту;

5) зростання пропускної здатності терміналів і частоти використання портових споруд: рівень збільшення вантажообігу або кількості пасажирів;

6) підвищення ефективності та безпеки митного та інших видів оформлення вантажів та пасажирів: рівень зменшення проблем ідентифікації та часу оформлення вантажів та пасажирів, часу простою судна, загублення вантажів.

Висновки з даного дослідження. Аналіз особливостей застосування механізму державно-приватного партнерства в морських портах України та управління проектами ДПП дозволило запропонувати структуру управління процесом моніторингу експлуатації проектів державно-приватного партнерства в морських портах на основі створення Групи моніторингу проекту з представників Центру забезпечення та реалізації проектів ДПП в інфраструктурі. Її основними завданнями повинно стати спостереження за виконанням термінів сплати концесійних платежів та їх розмірами, дотриманням концесіонером порядку та періодичності складання звітності по проекту, оцінка проміжних результатів проекту та їх відповідність запланованим показникам, розробка заходів по виправленню негативних тенденцій реалізації проекту, врегулювання конфліктних ситуацій між партнерами та зацікавленими сторонами в проекті.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Что тормозит реформирование морских портов // Порты Украины. – 2014. – № 9 Электронный ресурс. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/3872>.
2. Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., Котлубай В.О. та ін. Державна підтримка розвитку моргосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : [монографія] / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.] ; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон : ФОР Гринь Д.С., 2014. – 442 с.
3. Котлубай О.М. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток моргосподарського комплексу України : [монографія] / О.М. Котлубай ; за заг. ред. О.М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
4. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса / Н.Т. Примачев. – Одесса : ОНМА, 2009. – 258 с.
5. Чекаловець В.І. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / [В.І. Чекаловець, І.М. Олефір, О.Г. Пустовіт] // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42–45.
6. Афанасьєва О.К. Государственно-частное партнерство как инструмент привлечения инвестиций в развитие морских портов / О.К. Афанасьєва // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 147–150.
7. Онищенко С.П., Литвинова Н.Н. Специфика проектов государственно-частного партнерства и перспективы их использования для развития украинских морских портов / С.П. Онищенко, Н.Н. Литвинова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2012. – № 4. – С. 4–17.
8. Кифак А. Закон о морских портах: особенности портовой отрасли в новых реалиях / А. Кифак // Портал «Юрлига» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://jurliga.ligazakon.ua/news/2013/6/27/93432.htm>.
9. Ницевич А. Процедура определения концессионных платежей должна совершенствоваться / А. Ницевич // Центр транспортных стратегий, 09.10.2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cfts.org.ua/opinions/48203>.
10. Prakash Gaur. Port Planning as a Strategic Tool: A Typology Institute of Transport and Maritime Management. – Antwerp: University of Antwerp, 2005. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://lnweb90.worldbank.org/exteu/SharePapers.nsf/\(\\$all\)/F1A12C37A9384D28525722B005B767A/\\$File/PORT+PLANING+AS+A+STRATEGIC+TOOL.PDF](http://lnweb90.worldbank.org/exteu/SharePapers.nsf/($all)/F1A12C37A9384D28525722B005B767A/$File/PORT+PLANING+AS+A+STRATEGIC+TOOL.PDF).
11. European Sea Port Policy. – European Parliament: Directorate General for Research. Transport Series, 1993 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.transregulation.org/file-manager/vanelander_european_port_policy.pdf.
12. Developing Best Practices for Promoting Private Sector Investment in Infrastructure. – Asian Development Bank, 2000 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.adb.org/publications/developing-best-practices-promoting-private-sector-investment-infrastructure-ports>.
13. Public-Private Partnership in Infrastructure Development. – UNESCAP Transport Division. – Bangkok, 2008. – 110 p. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.econstor.eu/obitstream/10419/56429/1/630589232.pdf>.
14. Логутова Т.Г. Реалізація функцій управління проектами державно-приватного партнерства в інфраструктурі / Т.Г. Логутова, А.Г. Дем'яненко // Економічні та екологічні механізми розвитку України та її регіонів: Серія «Економіка» : зб. наук. праць. – Донецьк : ДонДУУ, 2014. – Т. XV. – Вип. 285. – С. 102–116.