

ВЛАСОВА В.П. ст. викладач, м. Київ, КДАВТ

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ РОЗМІРУ КОНЦЕСІЙНИХ ПЛАТЕЖІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Найбільш поширеною формою державно-приватного партнерства (ДПП) в портовій галузі визнано концесію. В міжнародній практиці не вироблено єдиного підходу до розрахунку розміру концесійних платежів, тому ми можемо спиратись лише на кращі приклади реалізації концесії в морських портах. Взірцем концесійних відносин можна вважати порт Антверпен (Бельгія). У структурі доходів порту Антверпен доходи від оренди та концесії мають найбільшу питому вагу і становлять 47%. Строк дії концесійної угоди визначається на основі таких критеріїв, як плановані інвестиції в нерухомість, якість проекту, план-схема, ефективність використання портового простору, прогнозоване генерування трафіка, мінімальний тоннаж. Строк дії концесії впливає на визначення розміру концесійних платежів. Розмір концесійних платежів залежить від місце розташування об'єкта концесії, стан земельної ділянки, під'їзних шляхів, характер планованої діяльності.

Аналіз підходів до визначення розміру концесійних платежів дозволив згрупувати їх в три основні групи (рис.1). Державно-орієнтований підхід полягає в максимальному збереженні економічних інтересів держави як власника об'єктів концесії. Виходячи з цього, концепція обчислення платежів від вартості основних засобів створює однозначну і зрозумілу економічну прив'язку, яка мінімізує концесійні ризики держави і гарантує збереження його інтересів. В основу соціально-економічний підходу закладено досягнення соціально-економічного ефект концесії, який полягає в тому, що споживачі отримують більш якісне обслуговування при мінімальних витратах з боку держави.



1

Рис.1 – Основні підходи до визначення розміру концесійних платежів у морських портах

Джерело: Складено автором

Дослідження питання концесійних платежів, показало, що у світовій портової практиці використовується широкий спектр механізмів, що варіюється від одноразової виплати за допомогою щорічної ренти і роялті, пов'язаної з пропускною спроможністю, до угод про розподіл доходів.

Література

1. DeLangen, P. W. Governance in Seaport Clusters [Text] / P. W. DeLangen // Maritime Economics and Logistics— 2004. — Vol. 6, № 2. — P. 141—156
2. Notteboom T.E. Terminal Concessions in Seaports revisited/T. E. Notteboom, A.A. Pallis, S. Farrell // Maritime Policy and Management.—2012.—Vol. 39, № 1.—P. 1– 5

*Дана доповідь підготовлена в рамках науково-дослідної роботи «Формування механізму державно-приватного партнерства на транспорті» (номер державної реєстрації 0115U000282), що виконується у Київській державній академії водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного у 2015 – 2016 рр. на замовлення Міністерства освіти і науки України.