

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ХЕРСОНЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

©2020 ВЛАСОВА В. П.

УДК 338.242
JEL: L91; L98; O18; R41; R42

Власова В. П. Державно-приватне партнерство як механізм розвитку транспортної інфраструктури Херсонської області

Розвиток транспортної інфраструктури регіону залишається важливим завданням, яке сьогодні вирішується за допомогою механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Наразі вже створено достатнє інституційне середовище та нормативно-правове забезпечення для реалізації проектів державно-приватного партнерства. Херсонська область, маючи середній рівень розвитку транспортної інфраструктури, де-факто займає прикордонне положення. Тому рівень розвитку інфраструктури області (зокрема, дорожнє господарство) має важливе стратегічне значення для безпеки держави. Визначено основні завдання з розвитку транспортної інфраструктури Херсонської області та можливі напрямки реалізації інфраструктурних проектів. Проведене дослідження показало, що на засадах ДПП у Херсонській області реалізуються лише два проекти, які не є інфраструктурними. Проте започатковано концесію Херсонського морського порту – цей проект є пілотним не лише в області, а й в Україні. Укладання договору концесії в морських портах є складною та довготривалою процедурою. Важливим в угоді є визначення розміру концесійних платежів і розподіл ризиків між учасниками проекту. Зазвичай концесіонерами виступають великі міжнародні компанії (вантажовласники чи судновласники) або вітчизняні промислово-фінансові групи, які диктують умови договору, отже, відповідно, може виникати конфлікт інтересів. У роботі визначено істотні умови даного концесійного проекту. Перспективними є проекти ДПП у дорожній сфері, які мають вирішити ряд проблем області. Охарактеризовано аеропорт «Херсон» як об'єкт концесії, запропоновано схему механізму ДПП щодо нього. Визначено, що державно-приватне партнерство у сфері залізничної інфраструктури знаходиться в процесі становлення та визначення форм співпраці.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, концесія, морські порти, аеропорти, дорожня інфраструктура, регіональний розвиток.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-12-217-224>

Рис.: 3. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 13.

Власова Валентина Петрівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7480-101X>

UDC 338.242
JEL: L91; L98; O18; R41; R42

Vlasova V. P. Public-Private Partnership as a Mechanism for the Development of Transport Infrastructure in Kherson Region

The development of the transport infrastructure of the region remains an important task, which today is solved by means of the mechanism of public-private partnership (PPP). At present, both a sufficient institutional environment and the regulatory support for the implementation of public-private partnership projects have already been created. Kherson region, having an average level of development of transport infrastructure, de facto occupies the near-border position. Therefore, the level of development of infrastructure of the region (in particular, road economy) is of significant strategic importance for the security of the State. The main tasks for the development of transport infrastructure of Kherson region and possible directions of implementation of infrastructure projects are defined. The study showed that only two projects that are not infrastructural are implemented on the basis of PPP in Kherson region. However, the concession of Kherson seaport has been launched – this project is pilot not only in the region, but also in Ukraine. Concluding a concession agreement in seaports is a complex and long-term procedure. Important in the agreement is the determination of the amount of concession payments and the distribution of risks between the project participants. Typically, concessionaires are large international companies (cargo owners or shipowners) or domestic industrial and financial groups that dictate the terms of the contract, so, accordingly, there may be a conflict of interest. This publication defines the essential conditions of this concession project. PPP projects in the road sphere are promising, which should solve a number of problems of the region. The airport «Kherson» is described as a concession object, the scheme of the PPP mechanism concerning it is proposed. It is determined that public-private partnership in the sphere of railway infrastructure is in the process of formation and determination of forms of cooperation.

Keywords: transport infrastructure, public-private partnership, concession, seaports, airports, road infrastructure, regional development.

Fig.: 3. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 13.

Vlasova Valentyna P. – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7480-101X>

Одним із перспективних напрямів реалізації проектів державно-приватного партнерства (ДПП) як у світі, так і в Україні залишається транспортна інфраструктура. У проекті Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.

визначено, що транспортній інфраструктурі потрібно понад 30 млрд євро інвестицій [1]. Це дасть можливість забезпечити ефективність безпеки й обслуговування попиту на транспортні послуги. Основним джерелом надходження інвестицій для поліпшення

інфраструктури мають бути міжнародні фінансові інститути, приватні інвестори та проекти державно-приватного партнерства.

Дослідженням ДПП як механізму розвитку транспортної інфраструктури регіону займалися та займаються чимало вітчизняних і зарубіжних науковців, практиків, державних службовців. Серед науковців виділимо роботи Бондар Н. М., Будник В. А., Карпенко О. О. [2; 11].

Уже напрацьовано багато практичного досвіду, створене певне інституційне середовище щодо розвитку ДПП. Проте водночас необхідно розробляти ефективний механізм реалізації проектів ДПП у транспортній інфраструктурі регіону.

Метою статті є дослідження державно-приватного партнерства як механізму розвитку транспортної інфраструктури Херсонської області.

Для того, щоб визначити, яке місце займає державно-приватне партнерство в розвитку регіону в цілому та в розвитку транспортної інфраструктури зокрема, необхідно зрозуміти, який зміст вкладається в поняття «державно-приватне партнерство».

Якщо говорити стисло про ДПП у регіональному розвитку, то воно передбачає ефективне поєднання фінансових та інших ресурсів держави та приватного партнера для вирішення важливих завдань розвитку регіону, при якому задовольняються інтереси всіх учасників. Механізм ДПП створює сприятливі, необхідні умови для спільної відповідальності держави, громади та бізнесу за розвиток секторів, що мають пріоритетне значення для регіональної економіки. Зазвичай це стосується втілення інфраструктурних проектів регіону.

Вітчизняним законодавством передбачено такі форми здійснення партнерства: концесія, спільна діяльність, розподіл продукції, інші договори. Аналіз класифікації форм і моделей державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі дозволив визначити, що кожна з них має різний рівень ризикованості. Найризикованішою є концесія, хоча на сьогодні її позиціонують як одну із привабливих форм у транспортній інфраструктурі. Карпенко О. О. досить детально розглядає ризики при реалізації концесійних проектів. Так, авторка зазначає, що «управління ризиками при реалізації проектів державно-приватного партнерства має бути спрямоване на виявлення, запобігання, стримування та зниження ризиків і має тривати протягом усього періоду реалізації» [3].

Будь-який регіон є частиною господарського комплексу держави. Особливу важливість набуває створення системи аналізу та прогнозування на рівні регіону, що повною мірою відноситься і до проблеми формування ефективної інфраструктури. Об'єкти інфраструктури локально прив'язані до територій і безпосередньо працюють на задоволення потреб виробництва, бізнесу та населення певного регіону.

Ключовим питанням для розвитку всіх сфер виробництва є якісна інфраструктура. Наведемо основні характеристики Херсонської області та її інфраструктури (рис. 1).

Позитивним фактором розвитку інфраструктури області є розташування транспортних коридорів: Євро-Азійського – 226 км, Чорноморського ЧЕС – 114 км. До того ж, технічні можливості морських портів області дозволяють перевантажувати до 4,5 млн т вантажів на рік [4; 5].

В області незадовільний стан дорожньої інфраструктури. У незадовільному стані знаходиться ділянка Берислав – Мар'їнське Мелітопольської траси. Необхідна реконструкція та ремонт автодоріг, які сполучають обласний центр і прикордонні райони, населені пункти туристичних Голопристанського, Скадовського та Генічеського районів.

Херсонська область де-факто займає прикордонне положення. Тому рівень розвитку інфраструктури області (зокрема, дорожнє господарство) має важливе стратегічне значення для безпеки держави.

У результаті проведеного аналізу показників розвитку інфраструктури регіону було встановлено, що Херсонська область має середній рівень розвитку інфраструктури.

У табл. 1 наведено завдання розвитку транспортної інфраструктури та можливі напрямки реалізації інфраструктурних проектів.

Рівень розвитку інфраструктури регламентованою Стратегією економічного та соціального розвитку Херсонської області [4].

Серед проблем транспортної інфраструктури області можна виділити такі:

- ✦ завершення резонансного незавершеного будівництва Транспортного переходу Таврійський – ХБК у м. Херсоні;
- ✦ проблема розташування в центрі Херсона причалів морського порту;
- ✦ вирішення проблеми стикування морського та залізничного транспорту (будівництво залізниці у Скадовський морпорт, недобросовісна конкуренція портів Одещини з портами Херсонщини через тарифну політику на залізничні перевезення);
- ✦ будівництво дніпровського річкового флоту, терміналів і річкових портів, пристаней на території області.

Про важливість реалізації проектів державно-приватного партнерства в різних галузях загалом та інфраструктурі зокрема сказано вже багато, створено відповідне інституційне середовище, проте кількість проектів, які реалізуються, а тим паче ефективних, надзвичайно мало.

На території області на засадах ДПП реалізується інвестиційний проект у сфері виробництва,

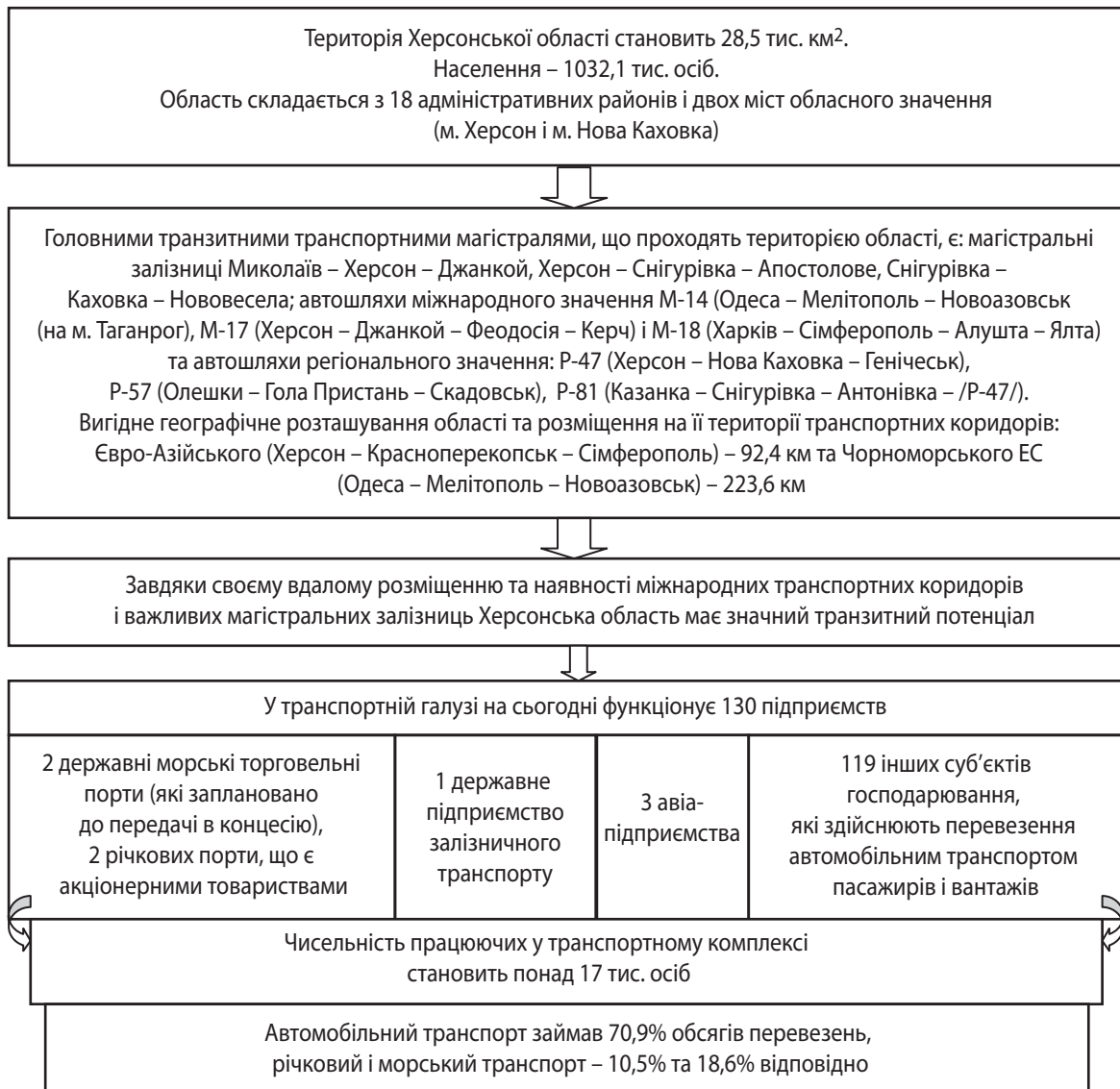


Рис. 1. Характеристика Херсонської області

Джерело: складено за [4–6].

Таблиця 1

Завдання розвитку транспортної інфраструктури Херсонської області та можливі напрямки реалізації інфраструктурних проєктів

Завдання	Можливі напрями реалізації проєктів
Забезпечити подальший розвиток авіаційних перевезень	Покращення матеріально-технічної бази міжнародного аеропорту «Херсон». Розвиток малої авіації на узбережжях Чорного та Азовського морів
Покращити автотранспортну доступність	Оптимізація маршрутної мережі з урахуванням процесів укрупнення територіальних громад області. Диспетчеризація управління та контролю за роботою автобусів на маршрутах. Упровадження електротранспорту за актуальними маршрутами
Розвиток водного транспорту	Забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі. Забезпечення ефективного використання водних об'єктів для організації пасажирських і вантажних перевезень. Залучення суднобудівних підприємств області до модернізації причальної інфраструктури області, а також до оновлення вітчизняного флоту

Джерело: складено за [4; 5].

розподілення та постачання електричної енергії «Добудова та підвищення ефективності Сиваської вітрової електростанції» відповідно до договору про концесію, укладеного 29 грудня 2006 р. у між Херсонською обласною державною адміністрацією та приватним партнером – товариством з обмеженою відповідальністю «Сивашенергопром» у Чаплинському районі терміном на 49 років [4].

Потенційні проекти ДПП такі:

1. *Сміттепереробний завод*. З метою залучення додаткових надходжень інвестиційних ресурсів для забезпечення розвитку інфраструктури регіону, зокрема на умовах концесії або спільної діяльності. Обласною державною адміністрацією розглядаються конкретні пропозиції від суб'єктів інвестиційної діяльності щодо можливості впровадження в області проектів з будівництва сміттепереробних заводів [4].

2. *Міжнародний аеропорт Херсон*. Створюються передумови для проектів ДПП. Раніше однією з найпривабливіших сфер для інвестицій була концесія аеропортів, але після пандемії світ змінюється, змінюються і фокуси зацікавленості. Потенційні інвестори ще не скоро розглядатимуть регіональні аеропорти як одну з найцікавіших тем. Згідно з даними Мінінфраструктури одна з турецьких компаній все ж виявила зацікавленість у модернізації аеропорту в Херсоні [7].

3. Іншим інфраструктурним проектом, який планують реалізувати, є *реконструкція, капітальний і поточний ремонт та будівництво нового об'їзду населеного пункту на дорозі Херсон – Миколаїв (М-14)*. Орієнтовний обсяг початкових інвестицій – 310 млн дол. Зазначимо, що це є частиною великого проекту в дорожній галузі. Даний проект було оприлюднено 29 жовтня 2020 р. Міністерством інфраструктури спільно з Укравтодором, Світовим банком і Міжнародною фінансовою корпорацією в Україні. Всього до презентації Програми долучилися 310 учасників із 43 країн світу та 38 компаній потенційних інвесторів [8]. Програма складається із 6 проектів, кожен з яких передбачає подальше утримання дороги інвестором протягом наступних 20–25 років. Перші 6 пілотних проектів відбиралися з огляду на максимальний економічний і соціальний ефекти від вкладених коштів.

4. *Концесія Херсонського морського порту*. На початку 2020 р. стало відомо про перемогу компанії «Рісо-Херсон» у конкурсі на концесію Херсонського порту. Це консорціум компанії «Петро ойл енд кемікалс» (*Petro Oil and Chemicals, LLC – Georgian Industrial Group*) і RISOIL S. A. (Швейцарія). Частка грузинської групи становить 60%, швейцарської – 40% [9]. Даний проект готувався не один рік, було здійснено ТЕО (техніко-економічне обґрунтування), проведено багато переговорів з потенційними інвесторами. Зазначимо, що морські порти були включені до переліку потенційних концесійних проектів державного майна ще у 2012 р., але активна фаза розпочалася

лише з часу завершення у 2017 р. попереднього ТЕО, а 1 жовтня 2019 р. була проведена презентація проекту концесії порту. 16 червня 2020 р. Херсонський морський порт передали в концесію на 30 років [9].

Укладання договору концесії в морських портах є складною та довготривалою процедурою. Між сторонами в результаті переговорів можуть укладатися попередні договори, які ще називають протоколом про наміри, або в іншій формі фіксуватися згода сторін, якої вони досягли за окремими умовами договору. Це робиться для того, щоб відштовхуватися від уже узгоджених умов, вести подальші переговори за іншими умовами договору. Важливим в угоді є визначення розміру концесійних платежів. На думку автора, варто звернути увагу на запропоновану в роботах [10; 11] методика визначення розміру концесійних платежів.

Спираючись на офіційні дані, визначено основні умови концесії Херсонського морського порту, які наведено на *рис. 2*.

Не все так просто із потенційними та вже визначеними концесіонерами, адже, як відомо, диктувати уряду умови концесії можуть лише великі міжнародні компанії (вантажовласники чи судновласники) або вітчизняні промислово-фінансові групи. Саме вони будуть відстоювати свої інтереси, не зважаючи на інтереси міста, громадськості тощо.

Частку портової інфраструктури Херсонщини вже визначено, а саме: концесія Херсонського порту та приватизація Скадовського. Питання з аеропортами ще відкрите. Щодо державно-приватного партнерства на залізничному транспорті, то воно перебуває в стадії формування, активно вирішується питання приватної тяги.

Розглянемо детальніше, який механізм ДПП можна запровадити в аеропорту «Херсон». За аналогією з Херсонським морським портом, пріоритетною може бути концесія аеропорту (*рис. 3*). Характеристику аеропорту «Херсон» як об'єкта концесії наведено в *табл. 2*.

ВИСНОВКИ

Розвиток транспортної інфраструктури Херсонської області потребує значних капіталовкладень. Неспроможність фінансування з державних і регіональних бюджетів інфраструктурних проектів зумовила активізацію державно-приватного партнерства.

В області загалом і в транспортній інфраструктурі зокрема ще до кінця не реалізовано жодного проекту на засадах ДПП. Є певний досвід співпраці у сфері виробництва, розподілення та постачання електричної енергії. Розробляються проекти з будівництва сміттепереробних заводів. Щодо інфраструктури, то є надія на успішну реалізацію концесії Херсонського порту, визначення умов концесії Херсонського аеропорту.

1. МЕТА КОНЦЕСІЇ МОРСЬКОГО ПОРТУ	
Залучення інвестицій в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності, збільшення вартості таких об'єктів за рахунок приватного капіталу, впровадження передових управлінських і комерційних практик приватних портових операторів у державному секторі та покращення якості стивідорних послуг, які здійснюються з використанням переданого у концесію майна, для споживачів	
2. Концесієдавець	Міністерство інфраструктури України
3. Концесіонер	Переможець концесійного конкурсу
4. Об'єкт концесії	
Цілісний майновий комплекс, що забезпечує комплексне надання послуг у морському порту Херсон і включає майно ДП «ХМТП» і ДП «АМПУ» згідно з визначеним концесієдавцем переліком, а також об'єкти, які мають бути спеціально створені (збудовані) відповідно до умов концесійного договору	
5. Термін концесії	30 років
6. Етапи проведення концесійного конкурсу	
8 жовтня 2019 р. – початок подання заявок до конкурсної комісії. 6 грудня 2019 р. – закінчення строку подання заявок і конкурсних пропозицій до конкурсної комісії. До 10 січня 2020 р. – подання змін до конкурсних пропозицій. Оцінка фінансових пропозицій учасників конкурсу (з 10 до 20 січня 2020 р.). Друга половина січня 2020 р. – визначення переможця. Укладення договору з переможцем на початку травня 2020 р.	
1. Особливості розрахунку концесійних платежів	
1.1. Фіксована частина платежу становить суму частини чистого прибутку, сплаченого ХМТП до державного бюджету за останні три роки з проведенням відповідної індексації. 1.2. Розмір мінімальної ставки фіксованого платежу становить 0,73% від вартості наданого в концесію об'єкта. 1.3. Змінна частина платежу становитиме 0,73% чистого доходу концесіонера в рамках проекту. 1.4. Розмір платежу не повинен зменшуватися на розмір амортизаційних відрахувань об'єктів, що надаються в концесію	
2. Рівень перевалки вантажів, який має забезпечити концесіонер	
За прогнозами, до 2030 р. має становитиме 2,4 млн т на рік, у тому числі зернові – 1,2 млн т	
3. Відносини концесіонера з містом	
Пайовий внесок концесіонера в розвиток інфраструктури м. Херсон – 5% від загальної кошторисної вартості будівництва	
4. Відносини концесіонера з трудовим колективом порту	
Зберегти умови праці та рівень зарплати на рівні існуючих, не звільняти працівників протягом 3 років. Створити достатнє заохочення для добровільного звільнення	
5. Власник майна після завершення угоди	
Держава знову стає власником майна порту через 30 років	

Рис. 2. Умови реалізації концесійного проекту в Херсонському морському порту

Джерело: складено за [6; 9–12].

Запропонована схема механізму ДПП у регіональному аеропорту «Херсон» допоможе прискорити розвиток аеропорту.

Перспективним і важливим напрямком є ДПП в автодорожньому комплексі, де збігаються як загальнодержавні, так і регіональні інтереси, і саме завдяки такій синергії ДПП у дорожній сфері має бути ефективним. Щодо ДПП у сфері залізничної інфраструктури, то це тема окремих подальших досліджень. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>
2. Карпенко О. О., Боняч С. М., Будник В. А., Лерніченко К. В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті : монографія. Київ : ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2016. 158 с.

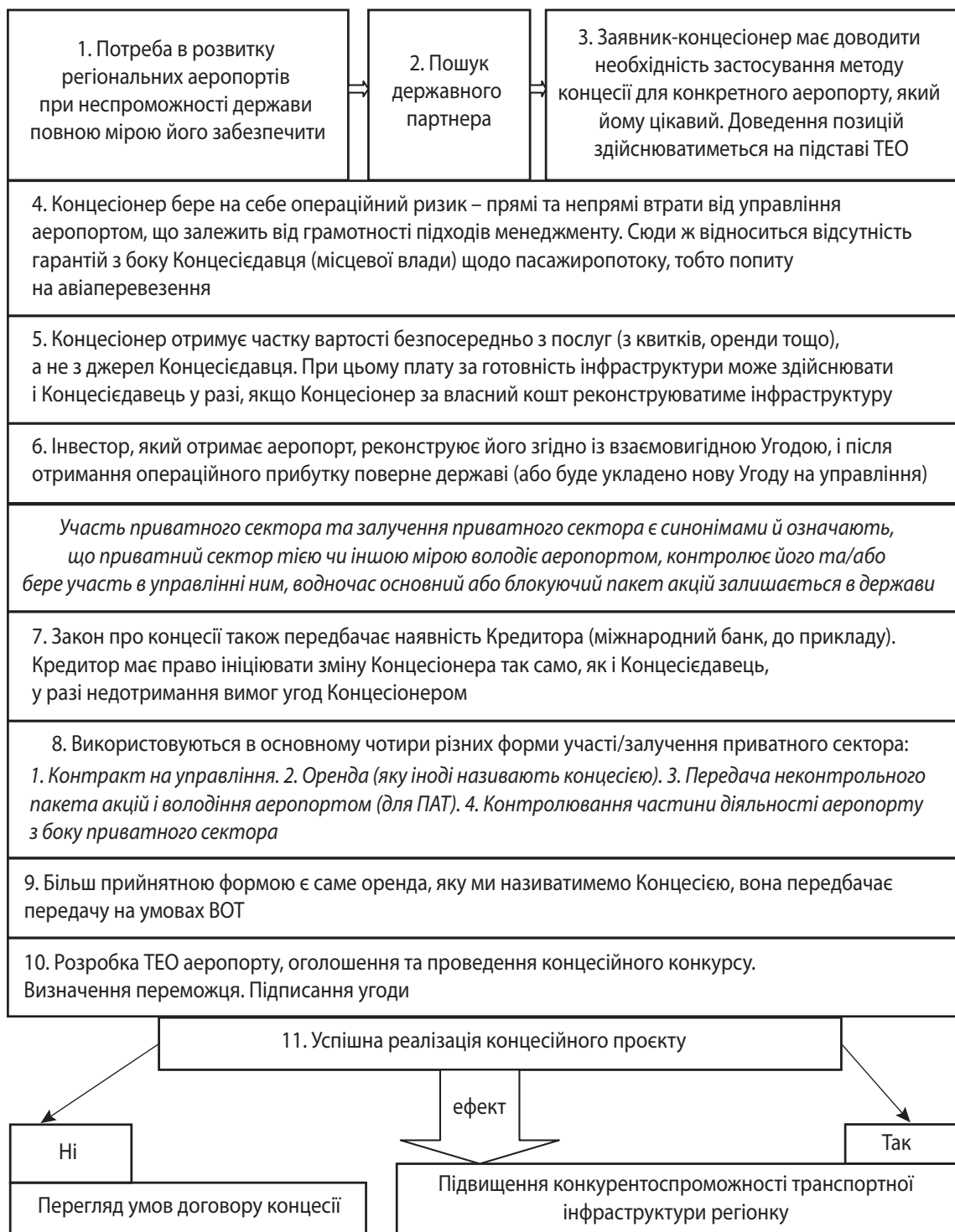


Рис 3. Схема механізму ДПП у регіональному аеропорту «Херсон»

Джерело: авторська розробка.

- Карпенко О. О., Власова В. П. Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проєктів у морських портах України. *Бізнес Інформ*. 2018. № 3. С. 224–230. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-3_0-pages-224_230.pdf
- Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації: Аналітичне дослідження / ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. 108 с. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/13246.pdf>
- Адміністративно-територіальний устрій Херсонської області. URL: <https://static.rada.gov.ua/zakon/new/NEWSAIT/ADM/zmistxe.html>
- Хто візьме в концесію порт Херсон: названо претендентів // Landlord. 09.12.2019. URL: <https://landlord.ua/news/khto-vizme-v-kontsesiiu-port-kherson-nazvano-pretendentiv/>
- Турецька компанія зацікавилася модернізацією аеропорту в Херсоні – Мінінфраструктури / Interfax-Україна. 30.11.2020. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/706690.html>

Характеристика аеропорту «Херсон» як об'єкта концесії

Регіональний аеропорт «Херсон»		
1	Характеристика аеропорту	Аеропорт розташований на відстані 8 км на північний захід від околиці м. Херсон і 2,5 км на південний захід від с. Чернобаївка Білозерського району, в гирлі річки Дніпро, на правому березі степової рівнини
2	Відкриття аеропорту	1985 р.
3	Відновлення авіаційної діяльності	2014 р.
4	Пропускна здатність аеровокзалу	400 пас/год
5	Пасажиропотік	2014 р. – 11,3 тис. пас., 2015 р. – 62,5 тис. пас., 2016 р. – 63,5 тис. пас., 2017 р. – 105,0 тис. пас., 2018 р. – 150,1 тис. пас., 2019 р. – 154,1 тис. пас.
6	Діють регулярні авіаційні рейси	Київ, Стамбул (Туреччина), Бургас (Болгарія), а також чартерні рейси (сезонні) на замовлення туроператорів до курортних міст Єгипту, Туреччини
7	Власник аеродрому	Херсонська обласна державна адміністрація
8	Експлуатант аеродрому	КП ХОР «Херсонські авіалінії»
9	Рішення про передачу в концесію аеропорту	Рішенням сесії обласної ради від 26 липня 2019 р. № 946 надано згоду про початок процедури передачі в концесію цілісного майнового комплексу «Аеропорт «Херсон»
10	Попередня оцінка проєкту	Міжнародна фінансова корпорація (IFC) та Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР)
11	Об'єкти аеропорту, які потребують інвестицій	Злітно-посадкова смуга, системи безпеки, огорожа по всьому периметру та завершення приведення до ладу будівлі аеровокзалу
12	Необхідна сума інвестицій на 2020–2023 рр.	15 млн дол. США
13	Необхідна сума інвестицій на 2023–2028 рр.	85 млн дол. США на радикальне оновлення всієї інфраструктури, з можливим будівництвом готелю та ангара для ремонту літаків
14	Період пошуку потенційного інвестора	1–2 роки
15	Термін концесії	10 років
16	Термін окупності проєкту	49 років

Джерело: систематизовано за [5; 13].

- Презентовано перші 6 ділянок доріг для реалізації потенційних пілотних проєктів ДПП, – Владислав Криклій / Міністерство інфраструктури України. 29.10.2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32322.html>
- ДП «Херсонський морський торговельний порт». URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/DP-Hersonskiy-Morskiy-Torgovelnii-Port.html>
- Власова В. П. Аналіз та систематизація методичних підходів до визначення розміру концесійних платежів у морських портах. *Бізнес Інформ*. 2016. № 11. С. 149–155. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2016-11_0-pages-149_155.pdf
- Palyvoda O. et al. Evaluation of Seaports' Investment Attractiveness / Palyvoda O., Karpenko O., Vlasova V., Bondar N., Mishulina O. *Investment Management and Financial Innovations*. 2020. Vol. 17. Issue 3. P. 160–174. DOI: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13)
- Приватизація. Концесія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/privatizaciya.html>
- Експерт пояснив, для чого Україні концесії аеропортів // UNN. 25.09.2020. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1893520-ekspert-poyasniv-dlya-chogo-ukrai-ni-kontsesii-aeroportiv>

[com.ua/uk/news/1893520-ekspert-poyasniv-dlya-chogo-ukrai-ni-kontsesii-aeroportiv](https://www.unn.com.ua/uk/news/1893520-ekspert-poyasniv-dlya-chogo-ukrai-ni-kontsesii-aeroportiv)

REFERENCES

- “Administrativno-terytorialnyi ustroi Khersonskoi oblasti” [Administrative and Territorial Structure of Kherson Region]. <https://static.rada.gov.ua/zakon/new/NEWS-AIT/ADM/zmistxe.html>
- DP «Khersonskiy morskiy torhovelnii port». <https://mtu.gov.ua/timeline/DP-Hersonskiy-Morskiy-Torgovelnii-Port.html>
- “Ekspert poiasnyv, dlia choho Ukraini kontsesii aeroportiv” [The Expert Explained Why Ukraine Has Airport Concessions]. UNN. September 25, 2020. <https://www.unn.com.ua/uk/news/1893520-ekspert-poyasniv-dlya-chogo-ukrai-ni-kontsesii-aeroportiv>
- “Infrastruktura rehioniv Ukrainy. Priorityety modernizatsii : Analitichne doslidzhennia” [Infrastructure of the Regions of Ukraine. Priorities of Modernization: Analytical Research]. HO «Poliskiy fond mizhnarodnykh ta regionalnykh doslidzhen», Fond imeni Fridrikha Eberta.

- <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/13246.pdf>
- "Khto vizme v kontsesiiu port Kherson: nazvano pretendentiv" [Who Will Take the Concession of the Port of Kherson: Named Applicants]. Landlord. December 09, 2019. <https://landlord.ua/news/khto-vizme-v-kontsesiiu-port-kherson-nazvano-pretendentiv/>
- Karpenko, O. O. et al. *Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva na transporti* [Mechanism of Public-private Partnership in Transport]. Kyiv: TOV «SIK HRUP UKRAINA», 2016.
- Karpenko, O. O., and Vlasova, V. P. "Identyfikatsiia ryzykiv pry realizatsii kontsesiinykh proektiv u morskykh portakh Ukrainy" [Identifying Risks in the Implementation of Concession Projects in the Sea Ports of Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 3 (2018): 224-230. https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-3_0-pages-224_230.pdf
- [Legal Act of Ukraine] (2018). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>
- "Prezentovano pershi 6 dilianok dorih dlia realizatsii potentsiinykh pilotnykh proektiv DPP, – Vladyslav Kryklii" [The First 6 Sections of Roads for the Implementation of Potential DPP Pilot Projects Were Presented, – Vladyslav Kryklii]. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. October 29, 2020. <https://mtu.gov.ua/news/32322.html>
- "Pryvatyzatsiia. Kontsesiia" [Privatization. Concession]. <https://mtu.gov.ua/content/privatizaciya.html>
- Palyvoda, O. et al. "Evaluation of Seaports' Investment Attractiveness". *Investment Management and Financial Innovations*, vol. 17, no. 3 (2020): 160-174. DOI: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13)
- "Turetska kompaniia zatsikavylasia modernizatsiieiu aeroportu v Khersoni – Mininfrastruktury" [The Turkish Company Is Interested in Modernizing the Airport in Kherson – The Ministry of Infrastructure]. Interfax-Ukraina. November 30, 2020. <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/706690.html>
- Vlasova, V. P. "Analiz ta systematyzatsiia metodychnykh pidkhodiv do vyznachenня rozmiru kontsesiinykh platezhiv u morskykh portakh" [Analysis and Systematization of Methodical Approaches to Determining the Size of the Concession Payments at Seaports]. *Biznes Inform*, no. 11 (2016): 149-155. https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2016-11_0-pages-149_155.pdf