

Н. С. Лисенко,

кандидат економічних наук, доцент,
ORCID 0000-0001-9375-4693,
e-mail: marimakva@gmail.com,

Л. А. Бурмака,

старший викладач,
ORCID 0000-0001-5319-3780,

В. А. Павленко,

ORCID 0000-0003-4543-696X,

Національний університет «Одеська морська академія». м. Одеса

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРИВАТНИХ ТА ДЕРЖАВНИХ ПОРТІВ

Постановка проблеми. Приватизація портів – достатньо дискусійне питання. Є науковці, які виступають за приватну участь у виробництві та наданні різних послуг, пов'язаних з поліпшенням ринкових пропозицій. Але є науковці, які вважають, що державне втручання є необхідним для регулювання виробництва та надання суспільних товарів та послуг для покращення доступу до них. Портові системи різняться за розмірами, географічним складом, а також наданими послугами на основі торгового попиту та пропозиції. Умови портових операцій сприяють приватній участі у наданні портових послуг з метою заохочення поліпшення ефективності роботи порту. Однак слід враховувати й інші фактори впливу. Зі збільшенням занепокоєння власників суден щодо ефективності порту, продуктивність портів була поставлена у центр уваги. Можливості порту щодо обслуговування вантажів, терміни обігу суден та витрати на перевезення змушують судноплавні лінії шукати відповідні морські вантажні рішення, щоб залишатися конкурентоспроможними на динамічному ринку морських вантажних перевезень.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням питань приватизації морських портів та визначенням позитивних та негативних ефектів займалися та продовжують займатися вчені: М. Стопфорд [1], А. Беїрд [2], Р. Макклелан [3], А. Тулоч [4], Д. Беністер [5] та ін. На сьогодні існує багатий досвід різних країн у галузі приватизації портів. Але це питання є дискусійним, оскільки практики наводять як позитивні сторони та і негативні ефекти приватного володіння такими об'єктами.

Метою статті є дослідження досвіту практиків різних країн щодо ефективності функціонування приватизованих та державних портів.

Виклад основного матеріалу. Порт або гавань вважається містом, де завантажуються або розвантажуються судна. Це може стосуватися як товарів, так і людей. Порти вважаються критично важливими транспортними вузлами в розвитку економіки, що полегшує переміщення як імпортованих, так і екс-

портованих товарів. Їх здатність безпосередньо взаємодіяти з рештою світу може не лише заохочувати або стримувати зростання за допомогою торгівлі, але також може приносити із собою міжнародні стандарти та досвід. Отже, країни значною мірою залежать від своїх морських портів або гаваней, щоб наблизити їх до глобалізаційних процесів, які їх оточують.

У портах є сотні товарів, що перевозяться морським транспортом, однак їх можна звузити до чотирьох основних видів вантажів: насипні, навальні, контейнерні вантажі та спеціалізовані вантажі [1]. Насипними вантажами є переважно ті, що перевозяться не упакованими у великих кількостях, і їх можна назвати або рідкими, або сухими відповідно до своєї консистенції. Прикладами можуть бути нафта, зерно та вугілля. Для переробки, для завантаження такого матеріалу потрібне спеціалізоване обладнання таке, як конвеєрні стрічки, зернові елеватори та силоси, а також спеціалізовані насипні судна, щоб забезпечити перевезення та належну обробку такого матеріалу. Прикладом таких судів можуть бути нафтові танкери, які мають можливість відправляти паливо через спеціалізовані трубопровідні споруди [1].

Навальний вантаж – це термін, що використовується для генеральних вантажів, коли окремі пакети досить малі і не можуть заповнити судно або трюм [1]. Цей вантаж може бути упакований у мішки, ящики, барабани, бочки, піддони чи контейнери, а вміст різного характеру. Навальна маса є найпоширенішим видом вантажів в історії судноплавства. Однак, починаючи з 1960-х років та з винятковою популяризацією контейнерних перевезень, рух вільних вантажів великих вантажних порцій різко зменшився. Навантажувальні судна, що розриваються, мають можливість завантажувати та розвантажувати різноманітні упаковані товари за допомогою суднових кранів або «суднових споруджень». «Контейнерний вантаж» – це засіб упаковки для загальних вантажів, використовуючи контейнери або одиниці ISO (Міжнародна організа-

ція судноплавства), які можна завантажувати та опечатувати для переміщення на контейнерних судах.

Спеціалізований вантаж – це той, для якого потрібен спеціалізований флот для відправлень, що не є однорідними за своїм характером. Сюди входять автомобілі, лісогосподарські товари, хімікати та чутливі до температури продукти, що потребують охолодження [1]. Для цього транспортування використовуються спеціалізовані типи флоту, які надаються операторами. Деякі спеціалізовані судна, відомі як «Roll-on / Roll-off» або «Ro-Ro», використовуються в основному для перевезення автомобілів, таких як зібрані машини різного розміру. Морські порти побудовані так, щоб сприяти найефективнішим засобам забезпечення безпеки, ефективного завантаження / розвантаження та поповнення запасів суден. Для цих вимог порти структуровані за різними функціями. Порт можна розділити на три окремі сфери відповідальності – власники портових земель, портові оператори та регулювання портів [2]. Портові оператори виконують основну функцію, що дозволяє в один момент здійснювати інтермодальні перевезення товарів або людей. Забезпечення того, що це відбувається ефективно, означає, що причал судна є безпечним і вільним від перешкод, що обладнання для перевезення вантажів справне, а обробка судна здійснюється безпечно і надійно як для його операторів, так і для замовників, які завершують розвантаження судна, і завантаження в найкоротший час (операції з боку причалу).

Виходячи з вищесказаного, різні органи портової системи беруть участь у обговорюваних функціях. Адміністрація порту забезпечує буксир, пілот, охорону, ремонт суден та адміністративні послуги – з метою забезпечення дотримання норм та стандартів порту. Портові операції або компанії, що займаються переробкою, пов'язані з обробкою вантажів під час стоянки на причалі або будь-якими іншими допоміжними послугами, необхідними для переміщення вантажів до гавані або з неї, наприклад, залізничного або автомобільного сполучення [2].

Економічний словник визначає приватизацію як «передачу активів або службових функцій від державної до приватної власності чи контролю» [3]. The Readers Digest Oxford Complete Word finder [4] означає «приватизувати» у значенні «зробити приватним» або, за заявою, означає можливість переміщення послуг чи активів із державної власності та / або контролю у власність приватного суб'єкта господарювання. За словами Д. Беніста [5], це можна зробити трьома способами:

– «позбавлення права» – передача державних активів у приватну власність шляхом продажу, повернення, передачі або ліквідації. Справжній сенс цієї форми полягає би у повній передачі або продажу таких активів чи підприємств із повною відмовою від контролю;

– «делегування» – передача управління та контролю над такими державними активами або діяль-

ністю агентам, що працюють відповідно до певних ринкових показників (при збереженні державної власності та контролю). Прикладами є оренда, концесії, контракти на управління та діючі франшизи, де певна форма контролю залишається за державою;

– «переміщення» – пасивна допомога приватного сектору для розширення або шляхом активного сприяння залученню приватного сектору до колишніх видів діяльності державного сектору – наприклад, проекти побудови та експлуатації передачі та аутсорсинг [5]. Сюди входить передача права власності протягом певного періоду, коли управлінський контроль поступово припиняється і часто пов'язаний певними умовами або критеріями, які потім повинні виконуватися на момент завершення передачі.

Приватизація повинна починатися з «узгоджених цілей і буде прогресувати шляхом вибору рішень», і, переслідуючи кінець приватних втручань, багато урядів буде проводити подібний набір політик / цілей, але з дуже різних причин [6]. Незважаючи на те, що цілі приватизації, як правило, є чіткими, вигоди від впровадження отримуються лише після того, як різні варіанти будуть розкритиковані та усунені. Ключовими результатами приватизації, як зазначає Б. Ламар [6], є:

– знизити навантаження, яке створюється Громадським сприйняттям державних компаній (SOC) на дефіцит національного бюджету. Загальним завданням є створення багатства шляхом розпорядження державними активами;

– на ринок економіки, яка є конкурентоспроможною на світовому рівні. Ця мета часто пов'язана з одним або кількома основними факторами, пов'язаними з оцінкою глобальної конкурентоспроможності;

– зменшити втручання з боку уряду та / або політики у ринок і, зрештою, сприяти прийняттю рішень та аспекту підзвітності організації;

– підвищити продуктивність праці та зменшити неефективність, що сприятиме підвищенню ефективності діяльності організації та врешті-решт допоможе економічним цілям;

– збільшити якість, кількість та різноманітність товарів та послуг, що сприятиме вибору споживачів, забезпеченню розвитку конкуренції, а також врахуванню соціальної відповідальності організацій та впливу на навколишнє середовище;

– сприяти розповсюдженню пайової власності серед електорату і в цьому способі сприяти прямим суспільним інтересам та інвестиціям у нові технології;

– пришвидшити розвиток капіталу та кредитування ринку. Оскільки доступ до світових фінансових ринків та кредитних установ є дещо більшим для державних установ, ніж їх приватні колеги, надання таких коштів обмежується певними критеріями, пов'язаними з їх витратами [6-7].

На відміну від вищезазначених ключових результатів приватизації, її можна розглядати по-різ-

ному, враховуючи роль держави та її здатність приносити результати, подібні до результатів приватизованих фірм. Б. Слек підкреслює, що, хоча цілі фірм приватного сектору базуються на цілях отримання прибутку, соціально-цільові цілі можуть відігравати більшу роль у досягненні національних цілей. Хоча прибутковість базується на невизначених очікуваннях на майбутнє, ця теорія не враховує динамічні ринкові та технологічні зрушення, які можуть вплинути на кон'юнктуру ринку та, зрештою, результати прибутковості [8].

Є чотири основні питання, які необхідно враховувати при порівнянні приватної та державної власності:

– ступінь та безперервність економічного розвитку: під час отримання прибутку рішення ґрунтуються на короткотерміновій діяльності, державна власність може приймати довгострокові рішення, що керуються не мотивом отримання прибутку, а загальними соціальними цілями;

– національна або іноземна власність великих промислових підприємств. На практиці вибір між власністю державних та приватних підприємств, може призвести до експропріації коштів та ніякого реального впливу на економічний розвиток держави;

– ефективність діяльності. У розвинених країнах немає чітких доказів того, що приватні фірми краще управляються та технологічно ефективніші;

– довгострокові міркування. Незважаючи на аргумент ефективності на користь приватних фірм, довготермінову стійкість державних фірм не можна ігнорувати. [7].

Вищезазначений аналіз показує, що немає чіткої директиви щодо того, чи переважає приватна власність над державною, і кожне рішення про приватизацію повинно враховувати її цілі, унікальні ринкові умови та загальні обмеження, з якими стикаються при здійсненні приватизації фірми. Кожен фактор виділяє ті елементи державного контролю, які можуть або не можуть обмежувати успіх організації. SOC було повторено Дж. Янсоном [7], який назвав десять проблемних сфер державної діяльності, які вважаються структурними слабкостями, які потребують контролю та виправлення. Хоча дещо застарілі, ці проблемні сфери залишаються актуальними і сьогодні.

1. Виробничі витрати. Основні дослідження підтверджують, що витрати державного сектору набагато вищі, ніж у приватному секторі, переважно через велику структуру загальнопромислових витрат організацій.

2. Ефективність. Більшість державних операцій використовують високий рівень робочої сили та техніки, і вони менш ефективні, ніж у приватних секторах.

3. Витрати на оплату праці. Гнучкість державних підприємств щодо збільшення вартості робочої сили, як правило, стає більшою внаслідок їх здат-

ності переказувати ці витрати безпосередньо платнику податків.

4. Споживчі дані. Завдяки вибору споживачів у приватному секторі, товари та послуги повинні задовольняти потреби споживачів, щоб залучити клієнтів та отримати прибуток.

5. Капітальні витрати. Рішення про капіталізацію часто ґрунтуються на тому, скільки уряд має або виділяє для цієї мети. Рівень податків та політичний тиск збільшити державні видатки на інші актуальні питання, такі як житло та охорона здоров'я, слід приймати до уваги під час прийняття такого рішення, зокрема, якщо про це відомо громадськості.

6. Інновації та гнучкість. Через тиск, який чинить вибір споживачів, приватний сектор постійно шукає нові товари та послуги, щоб забезпечити їм конкурентну перевагу.

7. Прийняття рішень. Хоча більшість рішень у приватному секторі ґрунтуються на економічних факторах, на рішення державного сектору впливають також політичні мотиви. У приватній структурі рішення про розширення та рівні виробництва та цін базуються на запитах та тенденціях ринку.

8. Стан обладнання. Співробітники державного сектору мають «ставлення» до турботи та уваги, що надається обладнанню. Оскільки обладнання в цьому середовищі належить «публічно», воно не належить жодній особі, а отже, не отримує необхідної уваги.

9. Переривання обслуговування. Через розподіл влади між робочою силою та керівництвом у державному секторі, промислові дії, що здійснюються робочою силою, змінюють масштаби влади на користь праці, і це переривання може ефективно зупинити постачання послуги споживачам в цілому - особливо там, де існують державні монополії.

10. Увага до контролю витрат. Завдяки високому рівню конкуренції в приватному секторі, зростання витрат і, зрештою, ціни змусить споживачів реалізувати своє право вибору та перейти до інших постачальників, або використовувати заміники, або навіть споживати менше. Приватні фірми повинні досить добре усвідомлювати можливості зменшення витрат, щоб залучити інвестиції, оскільки інвестори керуються здатністю отримувати високу віддачу в прибуткових організаціях. Виходячи з вищевикладеного, виклики державних установ створюють серйозні перешкоди для реалізації конкурентних переваг, що дозволить таким ринкам ефективно працювати. Через високу структуру витрат, недостатньо використані ресурси та, як наслідок, високі ціни, SOC не тільки неконкурентоспроможні, але державне регулювання може насправді продовжувати таку поведінку.

Тоді приведення SOC у стан високої ефективності вимагав би процесу трансформації бізнесу з акцентом на людей та управління змінами. Зіткнувшись із такими проблемами, як обмеження бюджету

через національний тиск, постійно зростаючі запити споживачів, недостатньо кваліфікована робоча сила та сприйняття марнотратства та неефективної поведінки, SOC важко розробляють та впроваджують плани, що дозволяють їм розвиватися у високопродуктивні організації [8].

Висновок. Здатність SOC бути інноваційними свідчить про те, що в міру того, як змінилися вимоги споживачів, SOC адаптувались до впровадження більш ефективних методів виробництва, які не обов'язково можуть бути новими для галузі, але є принаймні новими для організації. Попри приватні та

державні інновації, які вважаються різними, той факт, що SOC роблять один із моментів, який не можна ігнорувати, покращуючи якість послуг та виробництво продукції. Однак ця трансформація відбувається повільнішими темпами, ніж приватні фірми, і негативне сприйняття громадських інтересів зберігається. Одним з таких прикладів може бути інвестиція в технологічно вдосконалене обладнання в державних портах для сприяння швидшому навантаженню та розвантаженню великих суден, щоб залишатися конкурентоспроможними серед своїх приватних колег.

Література

1. Stopford M. *Maritime Economics*. 3rd Edition, Routledge, Abingdon-on-Thames. *Modern Economy*. 2019. Vol.10. No.8, August 28. URL: [https://www.scirp.org/\(S\(vtj3fa45qm1ean45wffcz5%205\)\)/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2575590](https://www.scirp.org/(S(vtj3fa45qm1ean45wffcz5%205))/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2575590).
2. Baird A. Analysis of private seaport development: the port of Felixstowe. *Transport Policy*. 1999. Vol. 6. No. 2. P. 109-122.
3. McLellan, R. G. Bigger vessels: how big is too big? *Maritime Policy & Management*. 1997. Vol. 24. No. 2. P. 193-211. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839700000070>.
4. Tulloch, A. The Strategic Management of Change. *Management Decision*. 1993. Vol. 31. No. 3. DOI: <https://doi.org/10.1108/EUM000000000116>.
5. Banister D. and Bercchman J. *Transport Investment and Economic Development* London, U.K.: UCL Press, 2000.
6. Lamar, B. W. and Lee A. A strategic investment model for phased implementation of flexible manufacturing systems. *International Transactions in Operational Research*. 1999. Vol. 6. No. 3. P. 331-344.
7. Jansson, J. O. Transport infrastructure: the investment problem. In: Polak, J.B., and A. Hcertje (eds) *Analytical Transport Economics – An International Perspective*. Edward Elgar, Cheltenham, U.K./ Northampton, Massachusetts, U.S., 2000. P. 141-171.
8. Slack, B., Comtois, C., and McCalla, R. (2002). Strategic alliances in the container shipping industry: a global perspective. *Maritime Policy & Management*. 2002. Vol. 29. No. 1. P. 65-76. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088830110063694>.

References

1. Stopford, M. (2019). *Maritime Economics*. 3rd Edition, Routledge, Abingdon-on-Thames. *Modern Economy*, Vol.10, No. 8, August 28. Retrieved from [https://www.scirp.org/\(S\(vtj3fa45qm1ean45wffcz5%205\)\)/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2575590](https://www.scirp.org/(S(vtj3fa45qm1ean45wffcz5%205))/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2575590).
2. Baird, A. (1999). Analysis of private seaport development: the port of Felixstowe. *Transport Policy*, Vol. 6, No. 2, pp. 109-122.
3. McLellan, R. G. (1997). Bigger vessels: how big is too big? *Maritime Policy & Management*, Vol. 24, No. 2, pp. 193-211. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839700000070>.
4. Tulloch, A. (1993). The Strategic Management of Change. *Management Decision*, Vol. 31, No. 3. DOI: <https://doi.org/10.1108/EUM000000000116>.
5. Banister, D., and Bercchman, J. (2000). *Transport Investment and Economic Development*. UCL Press, London, U.K.
6. Lamar, B.W., and A. Lee (1999). A strategic investment model for phased implementation of flexible manufacturing systems. *International Transactions in Operational Research*, Vol. 6, No. 3, pp. 331-344.
7. Jansson, J. O. (2000). Transport infrastructure: the investment problem. In: Polak, J.B., and A. Hcertje (eds) *Analytical Transport Economics – An International Perspective*. Edward Elgar, Cheltenham, U.K./ Northampton, Massachusetts, U.S., pp. 141-171.
8. Slack, B., Comtois, C., and McCalla, R. (2002). Strategic alliances in the container shipping industry: a global perspective. *Maritime Policy & Management*, Vol. 29, No. 1, pp. 65-76. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088830110063694>.

Лисенко Н. С., Бурмака Л. А., Павленко В. А. Особливості функціонування приватних та державних портів

У статті доведено, що державне втручання у порти є необхідним для регулювання виробництва та надання суспільних товарів та послуг для покращення доступу до них. Умови портових операцій сприяють приватній участі у наданні портових послуг з метою заохочення поліпшення ефективності роботи порту. Порти вважаються критично важливими транспортними вузлами в розвитку економіки, що полегшує переміщення як імпортованих, так і експортованих товарів. Їх здатність безпосередньо взаємодіяти з рештою світу може не лише заохочувати або стримувати зростання за допомогою торгівлі, але також може приносити із собою міжнародні стандарти та досвід. Отже, країни значною мірою залежать від своїх морських портів, щоб наблизити їх до глобалізаційних процесів, які їх оточують. Морські порти побудовані так, щоб сприяти найефективнішим засобам безпеки, ефективному завантаженню/розвантаженню та поповненню запасів суден. Для цих вимог порти структуровані за різними функціями. Порт можна розділити на три окремі сфери відповідальності – власники портових земель, портові оператори та регулювання портів. «Приватизувати» у значенні «зробити приватним» означає можливість переміщення послуг чи активів із державної власності або контролю у власність приватного суб'єкта господарювання. Це відбувається трьома засобами: «позбавлення права» – передача державних активів у приватну власність шляхом продажу, повернення, передачі або ліквідації; «делегування» – передача управління та контролю над такими державними активами або діяльністю агентам, що працюють відповідно до певних ринкових показників; «переміщення» – пасивна допомога приватного сектору для розширення або шляхом активного сприяння залученню приватного сектору до колишніх видів діяльності державного сектору – наприклад, проекти побудови та експлуатації передачі та аутсорсинг. Приватизацію можна розглядати по-різному, враховуючи роль держави та її здатність приносити результати, подібні до результатів приватизованих фірм. Втручання державних

установ створює серйозні перешкоди для реалізації конкурентних переваг, що дозволяє таким ринкам ефективно працювати. Через високу структурованість витрат, недостатньо використані ресурси та, як наслідок, високі ціни, SOC не тільки неконкурентоспроможні, але державне регулювання може насправді продовжувати таку поведінку. Здатність SOC бути інноваційними свідчить про те, що в міру того, як змінилися вимоги споживачів, SOC адаптувались до впровадження більш ефективних методів виробництва, які не обов'язково можуть бути новими для галузі, але є принаймні новими для організації. Однак ця трансформація відбувається повільнішими темпами, ніж приватні фірми, і негативне сприйняття громадських інтересів зберігається.

Ключові слова: приватизація портів, результати приватизації, морські порти, громадське сприйняття, державні підприємства.

Lysenko N., Burmaka L., Pavlenko V. Features of Functioning of Private and State Ports

The article proves that government intervention in ports is necessary to regulate the production and provision of public goods and services to improve access to them. The conditions of port operations encourage private participation in the provision of port services in order to encourage the improvement of port efficiency. Ports are considered critical transportation hubs in economic development, which facilitates the movement of both imported and exported goods. Their ability to interact directly with the rest of the world can not only encourage or inhibit growth through trade, but can also bring with it international standards and expertise. Thus, countries depend heavily on their seaports to bring them closer to the globalization processes that surround them. Seaports are designed to facilitate the most efficient means of security, efficient loading / unloading and replenishment of ships. For these requirements, the ports are structured by different functions. The port can be divided into three separate areas of responsibility - port landowners, port operators and port regulation. "Privatize" in the sense of "make private" means the ability to transfer services or assets from state ownership or control to the ownership of a private entity. This happens in three ways: "deprivation of the right" – the transfer of state assets to private ownership through sale, return, transfer or liquidation; "Delegation" – the transfer of management and control over such government assets or activities to agents operating in accordance with certain market indicators; "Relocation" – passive assistance to the private sector to expand or by actively promoting the involvement of the private sector in former public sector activities – for example, transmission construction and operation projects and outsourcing. Privatization can be viewed in different ways, given the role of the state and its ability to produce results similar to those of privatized firms. Intervention by government agencies creates serious obstacles to the realization of competitive advantages, which allows such markets to operate effectively. Due to high cost structuring, underutilized resources and, as a result, high prices, SOC are not only uncompetitive, but government regulation can actually continue to do so. SOC's ability to be innovative suggests that as consumer demands have changed, SOC have adapted to more efficient production methods, which may not necessarily be new to the industry, but are at least new to the organization. However, this transformation is slower than private firms, and negative perceptions of the public interest persist.

Keywords: port privatization, privatization results, seaports, public perception, state enterprises.

Лысенко Н. С., Бурмака Л. А., Павленко В. А. Особенности функционирования частных и государственных портов

В статье доказывается, что государственное вмешательство в порты необходимо для регулирования производства и предоставления общественных товаров и услуг для улучшения доступа к ним. Условия портовых операций поощряют частное участие в предоставлении портовых услуг, чтобы способствовать повышению эффективности порта. Порты считаются важнейшими транспортными узлами в экономическом развитии, что облегчает перемещение как импортируемых, так и экспортируемых товаров. Их способность напрямую взаимодействовать с остальным миром может не только стимулировать или сдерживать рост за счет торговли, но также может принести с собой международные стандарты и опыт. Таким образом, страны сильно зависят от своих морских портов, чтобы приблизить их к процессам глобализации, которые их окружают. Морские порты предназначены для использования наиболее эффективных средств безопасности, эффективной погрузки / разгрузки и пополнения запасов судов. Для этих требований порты структурированы по различным функциям. Порт можно разделить на три отдельные зоны ответственности – землевладельцы порта, операторы порта и регулирование порта. «Приватизация» в смысле «сделать частным» означает возможность передавать услуги или активы из государственной собственности или контроля в собственность частного лица. Происходит это тремя способами: «лишение права» – передача государственного имущества в частную собственность путем продажи, возврата, передачи или ликвидации; «делегирование» – передача управления и контроля над такими государственными активами или деятельностью агентам, действующим в соответствии с определенными рыночными показателями; «перемещение» – пассивная помощь частному сектору в расширении или активном продвижении участия частного сектора в деятельности бывшего государственного сектора, например, в проектах строительства и эксплуатации линий электропередач и аутсорсинге. Приватизацию можно рассматривать по-разному, учитывая роль государства и его способность давать результаты, аналогичные результатам приватизированных фирм. Вмешательство государственных органов создает серьезные препятствия для реализации конкурентных преимуществ, что позволяет таким рынкам эффективно работать. Из-за высокой стоимости структурирования, недоиспользования ресурсов и, как следствие, высоких цен, SOC не только неконкурентоспособны, но и государственное регулирование может продолжать это делать. Способность SOC быть инновационной предполагает, что по мере изменения требований потребителей SOC адаптировались к более эффективным методам производства, которые не обязательно являются новыми для отрасли, но, по крайней мере, являются новыми для организации. Однако это преобразование происходит медленнее, чем в частных компаниях, и негативное восприятие общественных интересов сохраняется.

Ключевые слова: приватизация портов, итоги приватизации, морские порты, общественное мнение, государственные предприятия.

Стаття надійшла до редакції 10.08.2021

Прийнято до друку 24.09.2021