

Мар'яна ГЛАДИЧ

РОЛЬ ІНВЕСТИЦІЙ В МОРСЬКІ ТОРГОВЕЛЬНІ ПОРТИ УКРАЇНИ

Проаналізовано сучасні тенденції інвестування в морські торговельні порти України. Обґрунтовано необхідність залучення інвестицій у розвиток та модернізацію портового господарства України. Запропоновано модель розвитку портів.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку міжнародних економічних відносин морські торговельні порти є не тільки зв'язуючою ланкою між сушею та морем, а й стають сукупністю промислових, комерційних й торгових центрів, що сприяють перерозподілу вантажів та інформаційному забезпеченню в системі виробництва й розподілу товарів. Портове господарство, об'єднуючи всі види транспорту, сприяє перетворенню транспортного комплексу в складову частину складної виробничо-транспортної системи, яка охоплює всю економіку країни, яка має вихід у морські та океанські простори, що суттєво підвищує її ефективність.

Стан і розвиток морських портів має для України виняткове значення, адже поряд з іншими галузями морські порти забезпечують базові умови життєдіяльності суспільства, виступають важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших державних пріоритетів.

Аналіз останніх публікацій. Серед праць, присвячених цій темі, слід вказати на статті Т. Є. Чебанової [7; 8], в яких розглядається та аналізується інвестиційна стратегія і її роль в розвитку морських портів, а також здійснюється вибір схеми фінансування реальних інвестицій на підприємствах морського транспорту. В роботі О. Б. Гириної [1] проводиться аналіз інвестиційного потенціалу системи портів. Про умови залучення іноземних інвестицій у морські порти йдеться в роботі А. Кіфака [3]. Питання моделювання задач стратегічного планування розглянув О. Н. Степанов [6].

Метою статті є обґрунтування важливості інвестування в розвиток та модернізацію морських торговельних портів України та виявлення основних причин, які перешкоджають залученню інвестицій.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до проекту Закону України „Про порти” №1358 від 05. 12. 2002 р., морським портом є транспортне підприємство, яке на відведеній йому території (включаючи створену ним) та акваторії здійснює обслуговування суден, пасажирів і вантажів, переробку вантажів з одних видів транспорту на інші, а також забезпечує безпеку плавання та стоянки суден. Причальний фронт усіх українських морських портів містить 235 причалів загальною довжиною більше 38 км; сумарна пропускна здатність становить близько 110 млн. т/р. Завантаження морських портів України на сьогодні становить за приблизними підрахунками 60% від їхньої пропускної здатності. Основними вантажами, які переробляються в українських морських портах, є руда, зерно, метали, вугілля, нафта і нафтопродукти.

У 2010 р. обсяг переробки вантажів у морських портах України становив 107 млн. 641 тис. т, що відповідає аналогічному показнику 2009 р. Зокрема, протягом 2010 р. було експортовано 61 млн. 681 тис. т вантажів, імпортовано – 10 млн. 521 тис. т. Загальний обсяг транзиту становив 33 млн. 92 тис. т, каботажу – 2 млн. 134 тис. т. За підсумками 2010 р., серед лідерів за зростанням обсягів переробки вантажів виявились Феодосійський порт (відбулося зростання на 29%), Ізмаїльський порт (+27%), Белгород-Дністровський порт (+19%). Лідуючі позиції за обробкою транзитних вантажів посіли Феодосійський порт (перероблено вантажів на 36% більше, ніж у 2009 р.), Бердянський порт (+33%), порт „Октябрьськ” (+21%) [2].

Основними проблемами, які стримують забезпечення попиту на портові послуги, є такі:

- невідповідність технологічного рівня основних фондів портів сучасним вимогам;
- недостатня номенклатура портових послуг;
- перевалочні комплекси універсального призначення не повною мірою відповідають параметрам сучасної вантажопереробки;
- низький рівень міжгалузевої координації, недосконалість тарифної політики, повільний розвиток інфраструктури портів, що призводить до роз'єднання єдиної транспортної системи, нераціонального використання наявних ресурсів;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу; недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності морських портів, повільне вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

До питань, що потребують нагального вирішення для підвищення ефективності функціонування портів в Україні, є їхнє інвестиційне забезпечення. Держава як власник портового майна не володіє достатніми економічними ресурсами для інвестування в портову галузь, разом з тим, власних коштів портів на відновлення основного капіталу не вистачає. Тому актуальним є залучення приватних інвестицій у портовий бізнес. Виникла ситуація, коли державні органи влади передали проблеми розвитку стратегічної галузі на відповідальність підприємницьких структур, внаслідок чого виявилось, що пріоритетом стало вирішення комерційних завдань приватних інвесторів на основі використання державного майна [9].

У 2010 р. капітальні інвестиції в морський і річковий транспорт становили 1,391 млрд. грн. Це на 6,1% більше, ніж було освоєно галуззю в 2009 р., коли обсяг інвестицій досяг 1,311 млрд. грн. і продемонстрував 42% зростання порівняно з показником 2008 р. Найбільшими інвестиційними проектами стали початок будівництва контейнерного терміналу на Карантинному молу Одеського порту загальною вартістю 4,443 млрд. грн., будівництво причалу та комплексу відкритого зберігання вантажів у порту Південному вартістю 616,919 тис. грн., реконструкція трьох причалів Іллічівського порту вартістю 38,9 млн. євро та будівництво зернового терміналу в Херсонському морському порту вартістю 29,9 млн. грн. [2].

На технічних проблемах українських портів акцентовано увагу в проекті „Транспортні стратегії України до 2020 року”, зокрема зазначається, що порти за якісними і технічними характеристиками, такими як глибина, способи перевантаження та зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, перебувають на рівні 80–90-х рр. минулого століття [4].

Найбільші кошти в найближчі 10 років заплановано інвестувати в розвиток Південного (910 млн. дол. США), Іллічівського (775,8 млн. дол.) і Миколаївського портів (близько 650 млн. дол.). Для реалізації програм перспективного розвитку порти використовуватимуть змішане фінансування: будуть залучати вітчизняні та іноземні інвестиції.

Разом з тим, інвестиційний клімат в Україні є малопривабливим для інвесторів. Тому за умови змінності основних його складових суттєво погіршуються умови для інвестування коштів у розвиток портової діяльності. У цьому є і специфіка функціонування портів. Так, для їхнього розвитку необхідно кожні 5 років поновлювати перевалочну техніку, тому що конкуренція вимагає високої інтенсивності використання обладнання. Регулярно потрібно поглиблювати дно, оскільки це основна складова роботи щодо залучення габаритних вантажів. Наприклад, у Німеччині до 2012 р. заплановано інвестувати на такі самі цілі 4,3 млрд. євро. Інвестиції будуть спрямовані і на покращення залізничних шляхів та шосейних доріг на прилеглих до портів територіях. Такий підхід сприятиме об'єднанню в одну мережу усіх логістичних точок та безперервному розподілу товарів [10].

Розвиток портів в Україні потребує модернізації існуючої, а тим більше створення нової, портової інфраструктури, фінансових коштів для чого є недостатньо. Тим більше, держава не тільки не інвестує в діяльність портового господарства, а й створює штучні бар'єри для роботи інвесторів. Складність бюрократичних процедур для потенційних інвесторів полягає у тому, що ще до початку інвестування вони змушені визначитися у складних відносинах із Міністерством транспорту та зв'язку, Фондом держмайна, Морським портом, міською радою та адміністрацією, користувачем причалу, орендарями або користувачами земельних ділянок прибережної території.

З огляду на це ймовірним варіантом виходу з такої ситуації могла б стати приватизація комерційних функцій у морських портах, ціллю якої є підвищення якості послуг, що надаються портами. Це дасть змогу розширити номенклатуру послуг, які пропонуються вантажовласникам, судовласникам, збільшити вантажообіг, збільшити обсяги фінансування будівництва портових споруд, підвищити ефективність управлінської діяльності.

Більшість практиків і науковців доходять висновку, що приватизація портів була б радикальним рішенням проблеми недостатності інвестування морських портів. Так, для вирішення проблеми пропонується концепція державно-приватного партнерства (ДПП), яка є альтернативою приватизації об'єктів державної власності. Основними формами ДПП можуть бути: контракти, які держава надає приватним компаніям, зокрема, на виконання робіт і надання послуг, на управління об'єктами права державної власності, на постачання продукції для державних потреб, контракти на надання технічної допомоги.

Здійснення проектного фінансування є особливо важливим та актуальним для України, яка має найбільшу кількість портів, порівняно з іншими країнами басейну: Росією, Грузією, Туреччиною, Румунією, Болгарією. На Чорному і Азовському морях на території України знаходиться близько двадцяти морських портів. Разом з тим, у результаті розширення ЄС виникла необхідність поліпшення транс'європейської мережі. Європейським Союзом було розроблено проект будівництва основних транс'європейських сполук, який заплановано завершити до 2020 р. Відповідно, збільшиться кількість морських транспортних шляхів, що сприятиме розвитку вітчизняних морських портів.

Основними мотиваційними чинниками, що спонукають власників вантажів та інвесторів із країн Східної та Західної Європи, країн Близького Сходу вкладати гроші в розвиток портової інфраструктури України, є розуміння доцільності освоєння нових ринків збуту своєї продукції і створення необхідної бази для безперервної торгівлі своїми товарами. Щодо українських інвесторів, то вони створили сьогодні основу інвесторів у вітчизняній морській галузі і перетворилися в ефективних портових операторів.

Разом з тим, ситуація суттєво погіршується через виникнення та поглиблення інвестиційних ризиків, що стало причиною призупинення окремих інвестиційних планів розвитку портового господарства України, розірвання низки договорів про спільну діяльність у портах. Загальна потреба українських морських портів в інвестиціях експертами оцінюється в 10 млрд. дол., і вкласти їх зможуть поки тільки приватні компанії, тому розподіл коштів на розвиток портів має бути такий: 70–80% приватних інвестицій, решта – кошти Держбюджету України [4]. За такого підходу важливим є прийняття законодавчих актів, що регламентують порядок проведення конкурсу з відбору оператора-інвестора, а також принципи та вимоги, які мають бути закладені в тексти інвестиційних договорів.

З боку державної політики основними заходами, що сприятимуть активізації інвестиційних процесів у портовому господарстві, мають бути такі:

- дозволити приватизацію державних, передусім збиткових портів і допустити приватних інвесторів до розвитку українських портів;
- відокремити функції державного нагляду і гарантування безпеки мореплавання від комерційної діяльності портів;
- створити в перспективних морських містах регіональні органи комплексного управління об'єктами державної та комунальної власності (акваторією, причалами, береговими територіями, об'єктами нерухомості) з метою забезпечення умов для активних інвестиційних процесів у морегосподарському комплексі України;
- зарезервувати прибережну територію в промислових зонах морських міст із цільовим призначенням "Будівництво об'єктів морегосподарського комплексу". Не секрет, що земля в цих зонах доволі швидкими темпами здається в довгострокову оренду під різні, не пов'язані з морегосподарським комплексом об'єкти, і ми можемо постати перед фактом відсутності великих майданчиків;
- через державну податкову та обмежувальну політику зосередити основну дохідність у національному логістичному ланцюжку на морських портах. При цьому сформувати конкурентоспроможну порівняно з російською і прибалтійською логістику "на і через" територію України;
- привести регламентуючі документи Мінтрансу й Укрзалізниці (статути, правила перевезення, інше) у відповідність до міжнародних норм;
- прийняти єдине трактування поняття "морський порт", вилучивши різночитання у формулюваннях Кодексу торгового мореплавання України і міжнародних конвенцій, ратифікованих Україною.

Висновки та пропозиції. Таким чином, головні цілі, які стоять сьогодні перед портами України, – збільшення пропускну здатності залізниці та автомобільних доріг, створення сприятливої системи управління, реконструкція причальних, огорожувальних споруд і каналів.

Залучення для цього інвестицій сприятиме розбудові транспортної інфраструктури та зв'язків із прилеглими територіями. Проте діяльність морського портового господарства України має бути забезпечена чіткою та продуманою інвестиційною стратегією. Значимим у вирішенні цієї проблеми може стати збільшення обсягів інвестування за рахунок формування взаємовигідних умов участі держави та приватного бізнесу в спільних інвестиційних проектах. Тобто відбуватиметься модернізація державної портової інфраструктури за рахунок приватного інвестора, який отримає натомість можливість використання об'єкта інвестування в підприємницьких цілях з певними пільгами з боку держави, що дають змогу виділити додатковий грошовий потік для суб'єкта господарювання на реінвестування. Такий підхід до-

зволить, з одного боку, вирішити завдання зниження бюджетного навантаження, а з іншого, – генерувати додатковий грошовий потік приватного інвестора.

Література

1. Гирина О. Б. Анализ инвестиционного потенциала системы портов / О. Б. Гирина // *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем* : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2005. – С. 65–77.
2. Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів і причалів з обробки вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Кифак А. Нужны ли портам инвестиции? / А. Кифак // *Судоходство*. – № 11. – 2007. – С. 18–21.
4. Работнев В. Морская отрасль: приоритеты расставлены / В. Работнев // *Порты Украины*. – 2008. – № 4. – С. 8–9.
5. Рубцов В. Час напівзаходів відійшов у минуле. Портова галузь потребує масштабної реформи / В. Рубцов // *Дзеркало тижня*. – 2011. – № 11. – С. 10.
6. Степанов О. Н. Моделирование задач стратегического планирования развития портов Украины / О. Н. Степанов // *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем* : Зб. наук. праць. Вип. 7. – Одеса : ОНМУ, 2004. – С. 67–93.
7. Чебанова Т. Е. Инвестиционная стратегия и ее роль в развитии морских портов / Т. Е. Чебанова // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті* : зб. наук. праць. Вип. 10. – Одеса : ОДМУ, 2001. – С. 102–113.
8. Чебанова Т. Е. Выбор схемы финансирования реальных инвестиций на предприятиях морского транспорта / Т. Е. Чебанова // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті* : зб. наук. праць. Вип. 14. – Одеса : ОНМУ, 2002. – С. 29–36.
9. Примачев Н. Т. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. / Н. Т. Примачев, С. И. Примачева – Одесса : *Ин-т проблем рынка и экон.-экол. исслед.*, 2001. – 214 с.
10. *Positive Entwicklung der deutschen Seehafenwirtschaft* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/emags/economy/045/t-2-positive-entwicklung-der-deutschen-seehafenwirtschaft.html>.