

УДК 627.09:330.322:332.1(477)

Грузан А. В.
РФ Національного інституту
Стратегічних досліджень м. Донецьк

ІНВЕСТИЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ПОРТОВОМУ ГОСПОДАРСТВІ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Грузан А. В. Інвестиційні процеси в портовому господарстві регіонів України.

До цих основних форм інвестування підприємств сьогодні додалися й такі, як: придбання цілісних майнових комплексів або від ділових експлуатацій, що були в експлуатації; інноваційне інвестування в нематеріальні активи шляхом придбання готової або фінансування розробки нової наукової, проектної, конструкторської або технологічної продукції; інвестування у формування або приріст матеріальних оборотних активів підприємства; придбання об'єктів фінансової оренди (лізингу) після закінчення строку оренди.

Грузан А. В. Инвестиционные процессы в портовом хозяйстве регионов Украины. К этим основным формам инвестирования предприятий сегодня добавились и такие, как: приобретение целостных имущественных комплексов или от деловых эксплуатаций, что были в эксплуатации; инновационное инвестирование в нематериальные активы путем приобретения готовой или финансирование разработки новой научной, проектной, конструкторской или технологической продукции; инвестирование у формирования или прирост материальных оборотных активов предприятия; приобретение объектов финансовой аренды (лизинга) после истечения срока аренды.

Gruzan A. Investment processes in port regions of Ukraine. To these basic forms of investment enterprises today and have added such as: acquisition of integral property complexes or from business ekspluatacij, that were in operation; innovative investment in intangible assets by purchasing finished development of a new scientific or financing, project, design or technology products; investing in the formation or growth of material circulating enterprise assets; acquisition of financial lease (lease-purchase) after the expiry of the lease.

Постановка проблеми. В умовах реформування економіки України, управління її морською транспортною галуззю перетерплює істотні зміни, викликані появою нових форм власності й конкурентної боротьби як на внутрішньому, так і міжнародному ринку транспортних послуг. Кардинальної зміни перетерпіли й завдання менеджменту, а також стиль керівництва судноплавними компаніями, портами, агентськими фірмами й іншими підприємствами. Метою роботи є вдосконалювання розвитку сучасних систем управління портовим господарством України.

Теоретичною основою роботи є праці вітчизняних і зарубіжних учених в області управління портовим господарством і вдосконалення технологій управління стивідорними компаніями. В останні десятиліття функції морських портів і їхній вплив на економіку країн істотно змінилися. Більше 90% світової торгівлі здійснюється морським транспортом і порти виступають як регулюючий центр динамічного процесу перевезень.

Порти також є важливим джерелом надходжень у валютний баланс країни. В Україні послуги морських портів приносять 10-15% валютних надходжень у скарбницю. А от приклад інших країн: частка японських портів у валютному балансі по розділі «Морський транспорт» становить 40%, іспанських портів - 60%;

- транзитна функція, досить важлива для портів України, адже в структурі їхнього вантажообігу транзитні вантажі становлять більше 40%;

- захисна функція - надання портової акваторії й споруджень для захисту судів від непогоди й в аварійних ситуаціях;
- сервісна функція - надання портових послуг транспортним засобам, вантажам, екіпажам судів і працівникам інших видів транспорту;
- перетворювальна функція, що складається в трансформуванні різнорідних вантажопотоків в однорідні й навпаки. Особливо важлива при маршрутизації перевезень залізничним і річковим транспортом;
- ремонтна функція - забезпечення місця й технічних коштів для ремонту судів і інших транспортних засобів;
- промислова функція. Проявляється в концентрації навколо портів промислової зони з підприємствами галузей, що використовують морський транспорт для доставки сировини й вивозу готової продукції;
- торговельна функція. Складається в діяльності по акумуляції й розподілу товарів. У число пріоритетних завдань розвитку морських портів України до 2005 р., відповідно до досліджень, проведеним в Укрндімфл, наприклад, включене перетворення провідних портів країни (Одеса, Іллічевськ, Південний, Маріуполь, Рені) у комплексні транспортні центри, у яких, крім традиційних портових послуг, будуть надаватися банківські, страхові і юридичні послуги, а також послуги в області міжнародного зв'язку інформації, із центрами торгівлі й розподілу для окремих іноземних держав;
- підприємницька функція, метою якої є забезпечення життєздатності порту в умовах скорочення або скасування державного субсидування діяльності портів і розвитку їхньої матеріально-технічної бази.

У 2009 році, морські торговельні порти освоїли 1,38 млрд грн вкладень, що на 62,1 % більше обсягів 2008 року. Ця цифра включає як власні кошти підприємств, так і кошти часток стивідорних компаній, які працюють у ряді наших морських торговельних портів. Для порівняння, за даними Мінтрансв'язку, у портах в 2006 році було освоєно 511,3 млн грн капвкладень. Причини значного росту «інвестицій» очевидні. Протягом багатьох років тарифи за проведення погрузочно-розвантажувальних робіт у портах і розміри цільових портових зборів залишалися незмінними, незважаючи на те, що всі ціни на паливо, сировину та інше рік у рік росли

Але у 2008 році Мінтрансв'язку вдалося добитися різкого підвищення тарифів і зборів: на 43,96 % були підвищені ставки за проведення навантажувально-розвантажувальних робіт у портах і на 58 % — розміри цільових портових зборів і плат за послуги, надавані судам закордонплавания в морських портах України.

У 2008 році Україну заторкнула світова фінансова криза і як наслідок девальваційні процеси (а портові тарифи й збори прив'язані до долара) привели до додаткового зростання тарифних доходів портів, за даними Мінекономіки, більш ніж на 50 %. А це значить, що після багатьох років не ефективної діяльності у портів з'явилася можливість активніше, з використанням власних коштів зайнятися відновленням досить застарілого парку портальних кранів, навантажувачів, іншої техніки, розвитком причального фронту, будівництвом складських і інших необхідних об'єктів.

В 2009 році в морських торговельних портах було реалізовано кілька масштабних проектів, у які вкладалися як портовські кошти, так і кошти приватних інвесторів.

На території Миколаївського морського торговельного порту був уведений в експлуатацію компанією «Ай-Сі-Ел Україна» комплекс по переробці лісоматеріалів потужністю 420 тис. тонн тріски в рік. Потужності комплексу дозволяють накопичувати до 40 тис. тонн тріски одночасно. Освоєно 21,7 млн грн. У тому ж порту був побудований розподільний холодильник за рахунок коштів компанії «ТБ Морепродукт». Місткість холодильних камер склала 5 тис. тонн без штабелювання, 10 тис. тонн зі штабелюванням. Обсяг перевалки вантажів — 150 тис. тонн у рік. Вартість комплексу становить 30,63 млн грн. В Одеському морському торговельному порту було завершено спорудження

транспортного шляхопроводу довжиною 1,875 км потужністю 2750 автомобілів у добу. Загальна вартість його склала 742 млн грн.

У порту Південний побудували й увели в експлуатацію в грудні 2009 року комплекс генеральних вантажів відкритого зберігання на причалі № 9. Потужністю комплексу — 1,2 млн тонн у рік, кошторисна вартість — 318 млн грн. Здійснювалася реалізація в 2009 році й інших проектів. Виконувалися будівельні роботи із з'єднання причалу № 1-з із причалом № 4-з Одеського морського торговельного порту. Довжина причалу становить 119,4 м. Запланована потужність — перевантаження через причал 30000 легкових автомобілів у рік. В Одеському порту разом з компанією «Олімпекс Купе Інт.» велося будівництво перевантажувального комплексу мінеральних добрив на Карантинному молу.

Отже, в 2009 році в Україні було ; побудовано 8 причалів загальною довжиною 1784,4 метра із глибинами від 4 до 15 метрів. Характерно, що з 8 причалів 6 здані в експлуатацію приватними компаніями й 2 держ. портами.

В 2010 році сума «інвестицій» у морських торговельних портах, по даним Укрморрічфлоту, склала 1,17 млрд грн, або 84,4 %, до показника 2009 року. Скорочення суми можна пояснити наслідками глобальної фінансово-економічної кризи, у тому числі зменшенням вантажопереробки в морських торговельних портах.

З іншого боку, свою негативну роль зіграли вітчизняні бюрократичні «ігри». 17 квітня 2009 року була прийнята постанова Кабінету Міністрів України № 530 «Питання залучення інвестицій державними підприємствами, установами або організаціями», яким був затверджений порядок проведення аукціону по залученню інвесторів держпідприємствами. Цей порядок украй ускладнив процедуру залучення інвестиційних грошей. Крім того, у нього постійно вносилися зміни. Усе це привело до того, що не тільки не були створені сприятливі умови для залучення інвесторів (за що нібито боролися), а, навпаки, геть-чисто відбили в багатьох потенційних інвесторів бажання мати справа з українськими держпідприємствами. У підсумку переважна більшість вкладень в українські морські торговельні порти торік склала власні або позикові кошти портів.

В 2010 році в Одеському морському торговельному порту була завершена реконструкція причалу № 16 пасажирського комплексу морського вокзалу. У результаті була створена єдина лінія причалів М»№ 15, 16, що дозволить порту приймання пасажирських судів типу «QUEEN VICTORIA» довжиною 294 м. Кошторисна вартість проекту склала 70,2 млн грн.

У тому ж році почата реалізація ряду інвестпроектів, з яких самими більшими є наступні. Будівництво контейнерного терміналу на Карантинному молу Одеського порту загальною вартістю 4,443 млрд грн, з яких 2,24 млрд грн власні кошти порту, а решта кошту інвестора — дочірнього підприємства «ЦПК Україна» німецької компанії «ЦПК Гамбург порт консалтинг Гмбх». На початок року освоєно 320 млн грн. Технічне переозброєння діючого виробництва вимагає також розробки проекту; специфіка його полягає в тому, що, як правило, обновляється тільки активна частина виробничих фондів.

У складі капітальних вкладень виділяють витрати на будівельно-монтажні роботи, на придбання встаткування, інструмента й інвентарю, інші витрати на будівництво об'єкта інвестування. Співвідношення обсягів цих витрат формує технологічну структуру капітальних вкладень підприємства. На транспорті істотно технологічне розходження процесу капітальних вкладень у формі капітального будівництва й монтажу об'єктів (причалів, будинків, складів та ін.) або у формі придбання з наступним введенням в експлуатацію готових судів, машин, кранів, створених в інших галузях. Якщо в першому випадку будівництво повинне бути забезпечене відповідними ресурсами потужності будівельних організацій, матеріалами, енергією й т.п., то в другому випадку підприємство здобуває готовий об'єкт у вітчизняних або іноземних виробників за обговорену плату, значна частина якої нерідко вноситься на виплат. Підкреслимо, що кінцевий результат етапу реалізації інвестицій в обох випадках той самий - введення в експлуатацію реальних

активів. За різними джерелами, інвестиційний портфель української економіки становить 40-50 млрд. дол. Найбільш ємні інвестиційні вкладення потрібні для металургії - близько 8,5 млрд. дол., машинобудування - близько 6 млрд. дол., хімії й нафтохімії - близько 4 млрд. дол., АПК - близько 20 млрд. дол. За експертними оцінками, щорічна потреба морського транспорту України в кредитних ресурсах для відновлення флоту становить 250-500 млн. дол. з розрахунку випуску 10-15 судів у рік.

В Україні до теперішнього часу найбільший інтерес у закордонних інвесторів викликали харчова промисловість і внутрішня торгівля, питома вага яких у загальному обсязі вкладених коштів становить 37,6 % . Іноземні інвестиції вкладені у 6407 підприємств України. Загальний обсяг іноземних інвестицій, виходячи з аналізу опублікованих даних, склав близько 2,2 млрд. дол., тобто близько 5,5 % від загальної потреби України в 40 млрд. дол.

Інвестування в економіку можуть здійснювати різні національні й міжнародні структури, серед яких наступні: міжнародні фінансові організації, державні організації й фонди, інвестиційні фонди й фонди венчурного капіталу, небанківські фінансові компанії, промислові й торговельні компанії, приватні інвестори й комерційні банки.

До міжнародних фінансових організацій відносяться Міжнародний валютний фонд і Європейський банк реконструкції та розвитку. Вони забезпечують виконання урядових замовлень на інвестування під гарантії українського уряду, морський флот до яких поки ще не відноситься. Державні організації й фонди, як фінансові структури, створені при ООН, ЄЕС і інших міждержавних органах (ТАСІС, ЮНІДО). Вони залучують інвестиції для великомасштабних державних проектів.

У всіх країнах, у недавньому минулому й у СРСР, для здійснення експорту своїх товарів національне суднобудування й судноплавство підтримувалося державними низькопроцентними або безпроцентними субсидіями. В Україні такого роду інвестування з міжнародних і національних джерел визначають:

державна інвестиційно-кредитна компанія “Держінвест”;

національне агентство по залученню закордонних інвестицій в Україну;

Національний банк України (НБУ), що співпрацює з іноземними банками, і в першу чергу зі Світовим банком і Банком реконструкції та розвитку.

Тільки фінансово стійкі приватні судноплавні компанії можуть розмістити свої акції й облігації на міжнародному фондовому ринку й, за умови їх стійкого фінансового становища, можуть розраховувати на одержання іноземних інвестицій. Такі прецеденти в Україні вже створені, наприклад, АСК “Укррічфлот” пробивається на світові фондові ринки Австрії й Німеччини.

Інвестиційні фонди й фонди венчурного капіталу в нашій країні перебувають у стадії становлення. Українські інвестиційні фонди займалися в основному скупкою ваучерів і компенсаційних сертифікатів у населення й покупкою на їхній основі акцій приватизованих державних або орендних підприємств. Реальних фінансових можливостей для інвестування вони не мали.

Іноземні інвестиційні фонди й фонди венчурного капіталу займаються купівлею “ноу-хау” і впровадженням нових технологій. Їхня участь у розвитку української економіки виражається в покупці часток або акцій у статутних фондах українських приватних підприємств. Відсоток, який вони мають у статутному фонді підприємств, коливається в межах 20-60. Вони виявляють цікавість до високорентабельних підприємств із конкурентоспроможною продукцією.

Небанківські фінансові компанії виступають як прямі інвестори. Вони представляють великі виробничі й торговельні іноземні компанії, які купують частку або акції в українських існуючих або знову створюваних приватних компаніях.

Промислові й торговельні компанії, які не спеціалізуються на фінансових операціях, можуть брати участь у розвитку українських приватних підприємств для створення стратегічного партнерства в конкурентній боротьбі за ринки збуту.

Приватні інвестори представляють досить вузьке коло іноземних фізичних осіб, які готові виступити або виступають засновниками українських приватних компаній і спільних підприємств із участю на паях власними коштами в статутному фонді.

Комерційні банки є основними кредиторами суднобудівних компаній. Українські комерційні банки розраховують обмеженими кредитними можливостями. Загальний обсяг кредитної заборгованості банків України на кінець поточного року заплановано в сумі 836 млн. грн. Структура активів найбільш великих банків в Україні показує, що кредитні ресурси восьми банків, що становлять основу банківської системи України, розраховують сумарним кредитно-інвестиційним портфелем (СТОСІВ) в обсязі 14 млрд. грн. Із цієї суми тільки 4,4 млрд. грн, або 31,5 %, склали кредити для юридичних осіб, тобто спрямовані на виробництво продукції й надання послуг. Частка довгострокових кредитів у кредитному портфелі українських банків перебуває на рівні 11-14 %. Великі виробничі проекти кредитуються як виключення.

Стан банків України й фінансове становище державних судноплавних компаній восени 2010 р. показують, що кредитування на будівництво нового флоту з відстрочкою погашення основної заборгованості до 18 місяців навіть на період 3-5 років можна розглядати як виняткові випадки. Часткове кредитування комерційними банками будівництва судів на період 8-12 років, очевидно, можливо тільки під гарантії уряду.

Можливими джерелами одержання інвестиційного капіталу для поповнення флоту є міжнародні ринки банківських кредитів. Ці субсидії в практиці західних країн надходять на суднобудівні заводи й у судноплавні компанії через систему агентств і комерційних банків. Відповідно до вимог Організації по економічному співробітництву й розвитку (ОЕСД) кредитування програм суднобудування передбачає виділення позикових коштів до 80 % вартості судна із процентною ставкою 8 %, на максимальний період 8,5 років. Основний борг вертається 17 рівними піврічними порціями через 6 місяців після введення судна в експлуатацію.

Організації, які прагнуть залучити інвестиції без забезпечення надійних гарантій їх повернення, звертаються із клопотанням про інвестиції в структури, які не займаються фінансовими операціями, або не мають достатніх фінансових ресурсів для їхнього виконання. Вони намагаються розв'язати питання неформальними методами й в остаточному підсумку стають банкрутами.

Відсутність документально підтвердженого права власності на майно й користування землею зустрічається, практично, у всіх кредитних проектах, спрямованих на збільшення обсягів виробництва. Тут виявляються помилки в змісті документів, а неправильно оформлені або недооформлені документи зустрічаються суцільно й поруч. Як правило, відсутні свідчення на право власності, реєстраційний сертифікат МБТІ й статутні документи, що підтверджують правочинність керівника, немає установчих документів і т.і.

Відсутність обґрунтованих джерел фінансування зустрічається в більшості кредитних проектів, особливо спрямованих на впровадження нових технологічних розв'язків. Типовою помилкою в цьому питанні є передумова, що фінансова установа повинна виділити на кредитуємий захід позичку на пільгових умовах і без оплати за користування позиковими коштами під майбутню продукцію, яка ще не завоювала ринок. Оскільки будь-який банк оперує грошовими ресурсами своїх акціонерів і вкладників, а також має втрати по виконанню банківських операцій, він зобов'язаний видавати ці ресурси за певну плату й за умови, що ці ресурси після закінчення строку договору будуть повернуті. Ці ж вимоги мають місце й у суднобудівстві, коли фрахтувальник отфрахтовує судно на час із умовою плати за оренду й поверненням його після виконання перевезення судновласникові в певному місці й придатному для подальшої роботи стані. Банки не можуть видавати гроші з умовою, що плата, у вигляді відсотків за користування кредитом, буде проводитися з відстрочкою після введення судна в експлуатацію, коли воно одержить виторг від перевезень вантажів або пасажирів. Судновласник, клопочучи про

одержання кредиту, повинен мати джерела погашення відсотків і позички за рахунок працюючих судів або одержати джерело фінансування, яке буде платити за нього до моменту введення нового або ремонтovanого судна в експлуатацію.

Неправильна розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) і бізнес-плану характерні особливо для «нових комерційних» підприємств, «успішно» минулих першу хвилю приватизації й становлення. Це відбувається через відсутність кваліфікованого персоналу, що володіє теоретичними основами експлуатаційно-економічних обґрунтувань, внутрішньofірмового планування, маркетингу послуг і товарів. Аналіз цілої низки кредитних проектів у частині ТЕО й бізнес-плану показує наступне: нормативна база для розрахунків, особливо цінова, жодним чином не обґрунтовується; результати розрахунків підганяються під вимоги банку; строки й обсяги погашення позички не погоджуються із циклами випуску й обсягами реалізації продукції й грошовими вступами; маркетингові дослідження представляються у вигляді набору табличних даних, які не аналізуються й досить побічно відносяться до кредитуемого заходу; відсутній аналіз внутрішнього й зовнішнього ринків на сировину й готову продукцію, закупаване встаткування; не використовуються методи експлуатаційно-економічних обґрунтувань нових технічних розв'язків або модернізації існуючої техніки; в Україні ні держава, ні банки, ні фондовий ринок поки не здатні надати необхідні кошти для фінансування інвестиційних проектів на прийнятних умовах. Вихід для судноплавних компаній слід шукати в самостійному виході на міжнародні ринки капіталу.

Висновки. Серйозною перешкодою для кредитування іноземними, зокрема, європейськими банками є непрозорість більшості українських судновласників. Але істотних перешкод для розвитку співробітництва між українськими й міжнародними банками в області фінансування судноплавних компаній немає, і якщо українського судновласника будуть обслуговувати в співробітництві одночасно вітчизняний і міжнародний банк, то разом вони зможуть покрити більшість ризиків. Таке співробітництво стане можливим, якщо українські банки будуть надавати короткострокові кредити для будівництва судів за міжнародними стандартами, а іноземні банки - довгострокові кредити. Україні слід урахувати досвід країн Європейського Союзу в області фінансування будівництва флоту з використанням заходів державного протекціонізму. Розповсюдженою схемою залучення засобів під будівництво судів є Kg-Фінансування. Дана схема протягом останніх років широко застосовувалася в Німеччині для акумулювання коштів на будівництво танкерів, судів-контейнеровозів і балкерів. Суть схеми полягає в залученні через спеціалізовані емісійні будинки грошей фізичних осіб, які через спеціальних фінансових посередників і так звані Kg-Компанії вкладають кошти в придбання флоту. Інтерес приватних інвесторів полягав у тому, що призначені для сплати податків гроші починали працювати й приносити їхнім хазяям додатковий прибуток. Схема Ks-Фінансування поширена в Норвегії й інших скандинавських країнах, вона відрізняється від KG відсутністю податкових пільг. Ks-Компанії за рахунок притягнутих коштів здобувають по усьому світу флот, а потім передають його в бербоут-чартер судноплавним компаніям. По своїй суті схема Ks-Фінансування дуже близька до лізингу, що одержав широке поширення на автомобільному й авіаційному транспорті.

Список використаних джерел:

1. Винников В. В. Логистика на водном транспорте. Учебное пособие для курсантов высших учебных заведений водного транспорта / В. В. Винников / Под общ. ред. Винникова. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.
2. Гранберг А. Г. Основы региональной экономики / А. Г. Гранберг. – М., 2001. – 492 с.
3. Гриневецкий С. Р. Транспортные коридоры: перспективы для региона / С. Р. Гриневецкий // Судходство. - № 6-7. – 1998. – С. 7-10.

4. Дергачев В. А. Перспективы развития свободных экономических зон и современного предпринимательства (на примере украинского Причерноморья) / В. А. Дергачев, Б. В. Буркинский, Н. А. Кухарская. – Одесса, 1992. – 62 с.

5. Міністерство транспорту України Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. // Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование. – К.: КУЭТТ, 2003. – Т. 2. – С. 605-622.

6. Могилевкин И. М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: Современные функциональные и пространственные проблемы / И. М. Могилевкин. – М.: Наука, 1992. – 152 с.

Ключевые слова: морской транспорт, порт, инвестиции, источники инвестирования

Ключові слова: морський транспорт, порт, інвестиції, джерела інвестування

Keywords: maritime transport, port investments, sources of investment

УДК 65.014:334.01

Филипишин И.В., к.е.н.,

ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Филипишин И. В. Организационное обеспечение управления развитием промышленных предприятий. Реализован комбинированный подход к синтезу организационной структуры, использующий принципы, элементы и методы традиционных, эдхократических, партисипативных и многомерных организаций, с целью эффективного организационного обеспечения процессов развития предприятия

Філіпішин І. В. Організаційне забезпечення управління розвитком промислових підприємств. Реалізовано комбінований підхід до синтезу організаційної структури, що втілює принципи, елементи і методи традиційних, едхократичних, партисипативних і багатомірних організацій, з метою ефективного організаційного забезпечення процесів розвитку підприємства

Filipishin I. Organizational management software development industry. Implemented a combined approach to the synthesis of the organizational structure that uses the principles, elements and methods of traditional edhokraticeskih, participatory and multi-dimensional organizations, for effective organizational support processes of the enterprise

Постановка проблемы. Главным принципом повышения эффективности национальной экономики является «...формирование системы управления организациями, адекватной условиям динамичной конкурентной среды и позволяющей субъектам хозяйствования успешно развиваться в долгосрочной перспективе» [1].

В Украине вследствие высокого уровня бюрократизации, коррупции и ситуативной экономической политики государства, подверженной политической нестабильности, налоговому прессу, инфляции, колебаниям валютного курса и ряду других негативных факторов, сложились неприемлемые условия для развития бизнеса, что подтверждается статистическими данными Всемирного Банка [2, с. 272] и опросом, проведенным Всемирным экономическим форумом [3, с 42-44]. В табл. 1 представлены показатели бизнес - окружения по Украине и для сравнения по ряду других стран мира.