

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОЇ ПОЛІТИКИ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

© Афанасьєва О.К., Роціна Н.В., Ширяєва Л.В., 2009

Охарактеризовано конкурентну позицію морських торговельних портів України у чорноморському регіоні. Виявлено та досліджено актуальні проблеми формування конкурентної політики портів. Наведено перелік заходів, здійснення яких дасть змогу покращити конкурентну позицію українських портів за рахунок переходу на інноваційний шлях розвитку.

The competitive position of sea trading ports of Ukraine in the Black Sea region is characterized. Actual problems of formation of a competitive policy of ports are revealed and investigated. The list of the actions which realization will give the chance to improve a competitive position of the Ukrainian ports by the innovative way of development is resulted.

**Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.** Формування дієздатної конкурентної політики морських торговельних портів України є одним з основних завдань щодо вирішення питання інтеграції української транспортної системи до європейської і світової, а також забезпечення вигідної конкурентної позиції портів України на міжнародному ринку, насамперед у Чорноморському басейні.

У той самий час порти стикаються з багатьма проблемами, що стримують їх економічний розвиток і можливості досягнення конкурентних переваг. Дослідження сутності цих проблем дасть змогу виявити шляхи їх подолання з метою успішного впровадження конкурентної політики розвитку морських торговельних портів України.

Сьогодні морські торговельні порти України посідають незадовільну конкурентну позицію стосовно інших портів Чорноморського басейну, зокрема програють конкурентну боротьбу портам Новоросійськ (Росія) і Констанца (Румунія). З метою забезпечення конкурентного ринку портів України постає необхідним введення до конкурентної стратегії інноваційної складової, яка спроможна забезпечити портам зростання якості послуг, що надаються їм, одночасно із зниженням собівартості перевантажувальних робіт.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.** Вперше питання управління розвитком портів у конкурентному середовищі було детально розглянуто в [1], зокрема були визначені основні перспективні напрями конкурентної політики морських торговельних портів України і сформований організаційно-економічний механізм впровадження конкурентної стратегії портів.

Різноманітні аспекти конкурентної політики і стратегічного управління транспортними підприємствами, в тому числі і підприємствами портової діяльності, розглядали у своїх роботах Степанов О.Н., Колодін А.Л., Чекаловець В.Г., Меркт Е.В. та інші [1–3]. Істотний недолік доробок зазначених авторів полягає у недостатній увазі щодо інноваційної складової конкурентної стратегії портів.

**Формулювання цілей статті.** Мета роботи – проаналізувати існуючу конкурентну позицію морських торговельних портів України у чорноморському регіоні; виявити причини незадовільної

конкурентної позиції морських торговельних портів України, що склалася сьогодні; дослідити сутність проблем формування конкурентної політики морських торговельних портів України; проаналізувати перешкоди щодо запровадження у портах конкурентної політики, яка ґрунтується на інноваційній складовій, та розробити рекомендації щодо їх подолання.

**Виклад основного матеріалу.** Відповідно до бюджетної стратегії на 2008–2010 рр. (прогноз показників зведеного бюджету України за основними видами прибутків, витрат і фінансування на 2008–2010 рр.), затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2006 року № 1359, стратегічною метою є «побудова конкурентоспроможної соціально орієнтованої ринкової економіки й інтеграції у європейську співдружність». Зміцнення вітчизняного бізнесу досягається насамперед підвищенням його конкурентоспроможності, а це можливо завдяки приросту інвестицій і забезпечення їхнього раціонального використання, зокрема використання їх для проведення реконструкції підприємств, застосування інновацій, посилення позицій вітчизняного бізнесу на внутрішніх і зовнішніх ринках.

Морські порти є важливою складовою транспортної галузі України. В сучасних умовах їх роль не обмежується перевантаженням вантажів між морським транспортом та суміжними видами транспорту – морські порти стають ланками значних логістичних ланцюгів і надають додаткові послуги з розподілу вантажопотоків: комерційного збереження вантажів, упакування, подальшої дистрибуції тощо.

Отже, порти набувають значення не лише транспортної, а й виробничої інфраструктури країни. При цьому конкуренція у портовій сфері переходить на новий рівень: з міжпортової конкуренції на рівень конкуренції між логістичними ланцюгами. Фактично у конкуренцію вступають ділянки транспортних коридорів і напрямки товароруку. З цієї точки зору доцільно проаналізувати конкурентну позицію українських портів на міжнародному ринку, насамперед порівняно з позиціями інших чорноморських портів.

У той самий час, незважаючи на зазначені якісні зміни у ролі морських портів та загальне зростання вантажопереробки через порти України, розвиток морських портів є уповільненим. За потенційної можливості перевантажувати на існуючих потужностях близько 180 млн. т щорічно, морські порти у 2008 році досягли показника лише 132,2 млн. т.

Розглянемо динаміку вантажообігу провідних портів чорноморського регіону за 2006 і 2007 роки (рис. 1).

Як бачимо, у трійку лідерів чорноморського регіону увійшов тільки один український порт – Одеса, причому вантажообіг Одеського морського торговельного порту у 2 рази менший, ніж румунської Констанци, та майже у 2,5 рази менший, ніж у російського Новоросійська.

За оцінками експертів конкуренція між українськими портами та портами інших чорноморських країн за зовнішньоекономічними вантажами незначна, тоді як основна конкуренція розгортається за вантажі транзиту і трансшипменту (перевантаження вантажів на інші судна для подальшого транспортування морем в інші порти). Основними проблемами для розвитку перевантаження транзитних вантажів є нестача портових потужностей України для оброблення вантажів понад українські вантажопотоки, а також недосконала державна тарифна політика на проходження транзитних вантажів територією країни.

Щодо найближчих планів розвитку портів-конкурентів стали відомі такі факти. У 2008 р. був запланований початок інвестиційних проєктів щодо розвитку контейнерних терміналів у болгарських портах Бургас і Варна. Кредитувати модернізацію порту Бургас і перенесення за межі міста порту Варна буде Japan Bank for International Cooperation. Запланований обсяг інвестицій становить 347 млн. дол.

З 2008 р. компанія Dubai Port World, яка управляє контейнерним терміналом у порту Констанца, має наміри взяти в управління на 49 років грузинський порт Поті, а також інвестувати в

будівництво контейнерного терміналу 300 млн. дол. Інший грузинський порт Батумі буде передано в управління іншому оператору порту Констанца – румунській компанії Rompetrol.

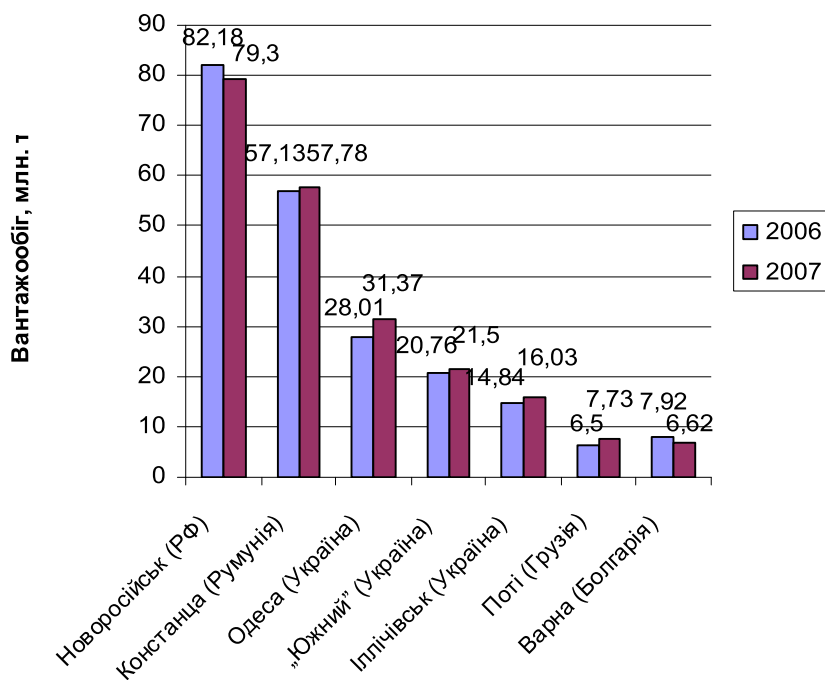


Рис. 1. Динаміка вантажообігу основних портів чорноморського регіону

Інвестиційні плани порту Новоросійськ не розголошуються, але відомо, що у 2008 р. було заплановано проведення днопоглиблювальних робіт з метою заходів суден до 70 тис. т дедвейтом, а до 2014 р. планується збільшення потужності контейнерного терміналу порту до 500 тис. TEU у рік.

Основні фонди морських торговельних портів України характеризуються критичною зношеністю. Так, 98 % порталних кранів відпрацювали свій нормативний термін експлуатації, середній їх вік становить майже 25 років (за нормативного – 12,5 року).

У табл. 1 подано динаміку зношення основних фондів по групі морських торговельних портів (МТП) України у 2002–2005 рр.

Фактично в усіх зазначених у табл. 1 портах простежується постійне зростання частки зносу основних фондів. Так, наприклад, по Іллічівському й Одеському портах цей показник становить 13 % від щорічного приросту. По Маріупольському і Білгород-Дністровському МТП – 2 %. Тільки в Миколаївському МТП спостерігається незначне зниження темпів зростання частки зношення основних фондів. У середньому цей показник по порту становить 7 %.

За даними табл. 2 можна детально проаналізувати ситуацію, що склалася в морських портах України у 2002–2006 рр. Варто відзначити, що з кожним наступним роком вік кранів збільшується, і отже, не відбувається належного відновлення перевантажувального обладнання. Середній коефіцієнт використання за часом парку кранів становить 0,35. Особливо низький цей показник у Білгород-Дністровському, Усть-Дунайському та Феодосійському портах.

Наведені дані свідчать про критичний стан основних фондів у морських портах країни, що, своєю чергою, підкреслює негативну тенденцію, яка склалася сьогодні у вітчизняній економіці.

Фактично не відчувається вплив інновацій на технологічний розвиток економіки і промисловості. На рис. 2 показано динаміку питомої ваги підприємств України, що займалися впровадженням інновацій. Як бачимо, цей показник дедалі знижується.



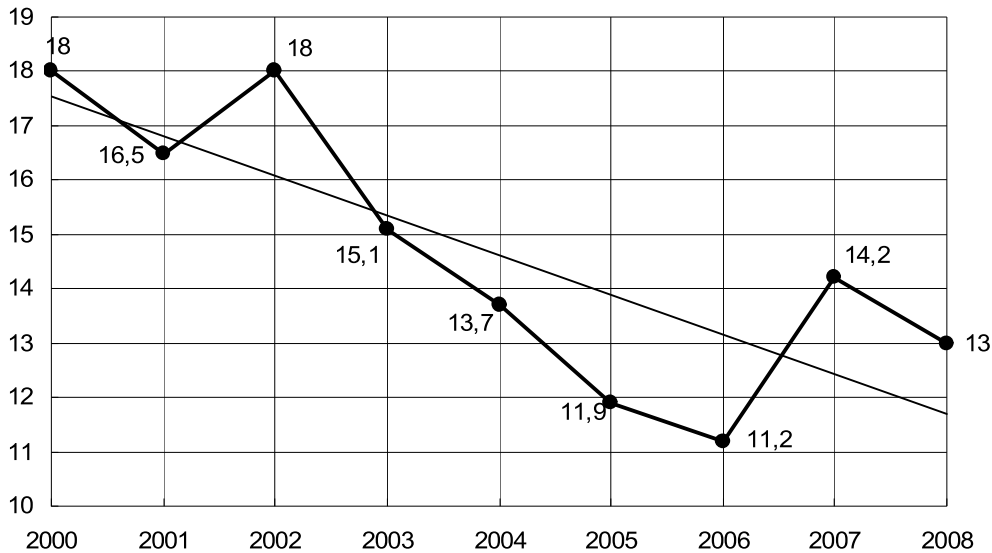


Рис. 2. Питома вага підприємств, що займалися інноваціями, %

Можна зробити висновок про те, що сьогодні економіка України позбавлена інвестиційних і реноваційних можливостей для ефективного відновлення основних фондів.

Враховуючи вищесказане, постає питання про своєчасність і доцільність реалізації заходів з державної підтримки інвестиційного забезпечення відтворення основних фондів промислових і транспортних підприємств, яка повинна бути націлена на широку модернізацію реального сектору економіки на інноваційній основі. Для практичної реалізації цієї програми відновлення основних фондів існуючий механізм нарахування амортизації є недосконалим, оскільки фактично гальмує реноваційні процеси в економіці [4].

За даними Міністерства транспорту і зв'язку України для збереження існуючого щорічного обсягу перевалки вантажів до 2015 р. в основні фонди морських торговельних портів країни необхідно інвестувати 1,73 млрд. дол., а для збільшення потужностей портів для забезпечення перевалки 350 млн. т у рік – необхідно інвестувати близько 8 млрд. дол. Розподіл коштів на розвиток портів за планами Міністерства має бути такий: 70–80 % приватних інвестицій, решта – кошти Держбюджету. Для порівняння наведемо дані щодо капітальних вкладень, які освоєно морськими торговельними портами у 2006 р.: загальна сума інвестицій становила 511,3 млн. грн., з них лише 5 % становили кошти Держбюджету, решта – власні кошти підприємств.

На 2007 рік Міністерство запланувало реалізацію 11 інвестиційних проектів у 7 морських торговельних портах на загальну суму близько 1 млрд. дол. Паралельно з державною інвестиційною програмою про свої наміри інвестувати у портову галузь України більше 2,41 млрд. дол. на початку 2007 р. заявили 12 приватних компаній.

На початок 2008 р. із запланованих Міністерством транспорту і зв'язку України не був реалізований жоден проект. Обсяг капітальних інвестицій у морегосподарчий комплекс за 2007 р. становив тільки 140 млн. дол., в тому числі державні і приватні кошти. Основна частина інвестицій була спрямована на закупівлю техніки і модернізацію обладнання. Готових об'єктів виробничого призначення було збудовано і введено в експлуатацію лише 48, загальною вартістю 44 млн. дол.

Із дванадцяти запропонованих приватних проектів були реалізовані лише три.

Слід зазначити, що переважна більшість портів є державними підприємствами, структура управління якими застаріла і не забезпечує рівних умов для економічної конкуренції з портовими операторами недержавних форм власності. Зокрема, приватні інвестори більше зацікавлені в оновленні парків обладнання портів, а також у впровадженні інновацій, які формуватимуть конкурентні переваги портів.

Однак сьогодні не існує чинних законодавчих механізмів, щоб стимулювати приток приватних інвестицій до українських портів і створювати портові термінали недержавних форм власності. Згідно з чинним законодавством приватний інвестор може співпрацювати з портом двома способами: шляхом оренди портових площ або укладанням з портом договору про спільну діяльність. Обидва способи не дають інвестору права приватної власності на об'єкт інвестування. Із зазначених способів Міністерство транспорту і зв'язку віддає переваги інституту спільної діяльності, тому що за цих умов порт фактично повною мірою зберігає механізми контролю над експлуатацією і модернізацію обладнання, фінансовими потоками і охороною праці. Орендні правовідносини, навпаки, не дають можливості контролювати процес управління портовим майном, а також обмежують дохід порту розміром фіксованої орендної плати, незалежно від зростання прибутку орендарів. Переваги спільної діяльності з боку Міністерства транспорту і зв'язку очевидні, у той самий час міжнародні інвестори не готові інвестувати кошти у державні підприємства без можливості самостійного оперування терміналами. Згадаємо, що європейські умови функціонування портів передбачають як можливість передачі портів в управління, так і передавання перевантажувальних потужностей у концесію.

Сучасна ситуація в Україні така: держава як власник портового майна не має економічних ресурсів для інвестування в портову галузь, власних коштів портів на відновлення основного капіталу не вистачає. Важливим завданням стало питання залучення приватних інвестицій в портовий бізнес. Виникла ситуація, коли державні органи влади передали проблеми розвитку стратегічної галузі на відповідальність підприємницьких структур, внаслідок чого виявилось, що пріоритет віддається вирішенню комерційних завдань приватних інвесторів на основі використання державного майна [2]. Висновок – необхідний інший механізм поєднання суб'єктів державної та приватної власності.

Принципове значення для розвитку порту мають також рівень та ріст продуктивності праці. Менеджмент порту та трудовий колектив безпосередньо впливають на економічні результати діяльності порту. Включення робітників у відносини власності створюють умови для посилення принципу самоусвідомлення особистості у формуванні власного матеріального добробуту.

Конкурентоспроможним механізмом, який може збалансувати різні інтереси власників (держави, приватних інвесторів, суб'єктів, що займаються основною виробничою діяльністю в порту, робочої сили), а також залучити додаткові кошти в розвиток морських портів є, на наш погляд, механізм корпоратизації (акціонування).

Модель порту у вигляді відкритого акціонерного товариства (ВАТ) має істотні переваги майна [5]. Це обумовлюється, по-перше, тим, що у ВАТ усі учасники матимуть зафіксовані права власності на ту чи іншу частку портового майна, що дає змогу корпоративно приймати рішення. Причому ступінь свободи приватного сектору в прийнятті адміністративно-господарських рішень визначається його вагою в акціонерному капіталі. Чим нижча частка приватних інвесторів порівняно з державою, тим менший спектр самостійних рішень вони можуть приймати без втручання держави чи врахування її інтересів.

По-друге, це модель відкрита для залучення додаткових коштів шляхом продажу акцій на фондовому ринку. На сучасному етапі – це найефективніший засіб інвестування в діяльність підприємства та виходу на міжнародний ринок цінних паперів, що само по собі підвищує конкурентоспроможність організації.

По-третє, основним системоутворювальним принципом виступає взаємодія усіх учасників, створення взаємозалежності та взаємної відповідальності в організації та функціонування порту. Причому такий варіант дає можливість робітнику порту стати співвласником підприємства, на якому він працює, що дасть змогу зацікавити його в кінцевих результатах праці, стимулює якісну роботу, яка є однією із складових конкурентоспроможності кінцевого продукту.

Створення сприятливих умов для притоку інвестицій в українські порти забезпечить оновлення парків обладнання портів та будівництво нових перевантажувальних терміналів, що збільшить потенційні перевантажувальні потужності портів. Своєю чергою, збільшення потенційних потужностей викличе пожвавлення міжпортової конкуренції за вантажну базу. Порти направлятимуть свої зусилля на залучення нових вантажопотоків, що спричинить загальне збільшення вантажопереробки через порти України. У той самий час посилення конкурентного тиску змусить портових операторів впроваджувати інноваційні технології та прогресивну перевантажувальну техніку для того, щоб забезпечити вищу якість портових послуг за меншої собівартості їх надання.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Під час дослідження виявлено, що сьогодні конкурентні позиції українських морських торговельних портів є незадовільними внаслідок недосконалої конкурентної політики галузі. Доцільною постає орієнтація конкурентної політики на інноваційний шлях розвитку, для запровадження якого необхідні такі заходи:

- реформування відносин власності портових підприємств, спрямоване на створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення приватних капіталовкладень;
- реформування державної амортизаційної політики у портовій галузі, що забезпечить необхідний рівень реновації основних фондів портів;
- державна підтримка впровадження інновацій, спрямованих на досягнення конкурентних переваг морських торговельних портів України на міжнародному ринку.

У подальших наукових дослідженнях необхідно розробити організаційно-економічних механізм впровадження конкурентної політики і визначити конкурентну стратегію розвитку морських торговельних портів України.

1. *Совершенствование управления морскими торговыми портами: Учеб. пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров, Е.В. Меркт, Н.Г. Гребенник, И.М. Олефир, Е.Г. Пустовит, Н.В. Яровая. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.* 2. *Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований, 2001. – 214 с.* 3. *Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта: Монография. – Одесса: Астропринт, 2005. – 328 с.* 4. *Буркинський Б.В., Котлубай М.І. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт. – Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, 2001. – 121 с.* 5. *Радыгин А.Д. Корпоративное управление и права собственности: актуальные направления реформ. – М.: Институт экономики переходного периода, 2001. – 85 с.*