

УДК 338.47.656

С. А. Горбаченко,

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та управління
національним господарством
Одеського національного економічного університету
вул. Преображенська, 8, м. Одеса, 65082, Україна
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ПОРТОВЕ ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ

У статті розглянута інвестиційна складова розвитку морських портів України. Проаналізовано поточну ситуацію у портовій галузі з огляду на її конкурентоспроможність на міжнародному рівні. Визначено чинники, що впливають на темпи залучення інвестицій у портову галузь, зокрема, національний, регіональний, галузевий та локальний. Зроблено пропозиції щодо реформування портового господарства та впровадження інноваційних механізмів партнерства з приватними інвесторами. Сформовано основні особливості проектної діяльності у портовій сфері.

Ключові слова: інвестиційна діяльність, морегосподарський комплекс, морські порти, інвестиційна привабливість, проект, державно-приватне партнерство.

Забезпечення сталого розвитку вітчизняного портового господарства у довгостроковій перспективі потребує, насамперед, залучення значних інвестиційних потоків. З огляду на нестабільну політичну та економічну ситуацію та мінливі тенденції ринку вантажних перевезень морським транспортом, великі інвестиційні компанії, насамперед, іноземні, поки що з обережністю розглядають можливість фінансування проектів на базі вітчизняних портів. Ситуація ускладнюється тим, що в Україні усі порти є державними підприємствами, а їхній статус у найближчому майбутньому не планується переглядати.

Проблемам розвитку портового господарства, серед яких й залучення інвестиційних ресурсів, присвячена велика кількість наукових праць. Зокрема, можна відзначити таких фахівців, як Боняр С. М., Дергачов В. О., Котлубай А. І., Мишко А. М., Чекаловець В. І. Крім того, теоретичні аспекти формування інвестиційного клімату розглядалися у роботах Власюка Т. М., Чемерис О. М. та Панкової М. О., а питання аналізу та управління інвестиційними проектами – у роботах Карпова В. А., Майорової Т. В. та інших.

У переважній більшості наукових праць, присвячених питанням залучення інвестицій в економіку України та покращення інвестиційного середовища, основна увага приділяється чинникам макросередовища, насамперед, політичним та правовим. Стосовно портової галузі, основні питання, що розглядаються – це втручання держави у тарифну політику, можливість приватизації портів, формування правового поля для різних форм державно-приватного партнерства. В той самий час методологія аналізу інвестиційних проектів передбачає вивчення всіх можливих чинників впливу, від національних до локальних.

Залежність розвитку морських портів від інвестиційних ресурсів є дуже високою. В той самий час ефективність інвестиційних проектів в окремих портах є дуже різною. Найбільш привабливими для залучення інвестицій є порти Великої Одеси, найменш – порти Азовського моря. Враховуючи те, що усі вітчизняні морські порти є державними підприємствами, ефективність інвестицій у об'єкти портової галузі потрібно розглядати як з боку приватних інвесторів, так і з боку держави. Головне, щоб чинники прийняття інвестиційних рішень були, насамперед, економічними.

В останні декілька років спостерігаються певні кон'юнктурні зміни на міжнародному ринку транспортних перевезень, які є достатньо несприятливими для українських морських портів. Насамперед, це стосується розвитку нових транзитних коридорів, змін у структурі вантажів на користь контейнерів, зменшення транзиту металу, зростання обсягів комбінованих перевезень. Паралельно з цим, зростають вимоги до швидкості та якості транспортних послуг, а також рівня портової логістики.

Означені процеси відбуваються на тлі зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки. Втрата Україною конкурентних переваг призвела до переорієнтації транзиту з вітчизняних портів на порти сусідніх країн. Зокрема, розширення ЄС обумовило більш сприятливі умови для транзиту у Румунії, Болгарії та країнах Балтики. Ці країни проводять активну наступальну транзитну політику, спрямовану на розвиток додаткових потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику. Росія також активно реалізує політику переорієнтації своїх вантажів з українських портів на власні порти на Чорному морі та Балтиці, а значна частка перевезень припадає саме на російських замовників [4].

Відтак, для зменшення негативного кон'юнктурного впливу та відновлення втраченої конкурентоспроможності вітчизняного портового господарства, необхідна реалізація комплексу заходів. У цьому сенсі дуже важливу роль відіграє «Стратегія розвитку морських портів України» [2], яка є фундаментом для підготовки плану розвитку українських морських портів у короткостроковій, середньостроковій та довгостроковій перспективі. Означена Стратегія, зокрема, передбачає: залучення інвестицій в порти, мінімізацію адміністративних і комерційних ризиків, модернізацію портової інфраструктури, впровадження ефективних механізмів спільного фінансування в рамках державно-приватного партнерства.

Ключовим при цьому є саме інвестиційне питання, адже, термінові інвестиції, необхідні для того, щоб підтримувати портове господарство України у сучасному стані становлять щонайменш 15 млрд. грн. Якщо ж мова йде про відновлення конкурентних позицій вітчизняних портів, обсяги необхідним коштів, на думку фахівців, сягатимуть 50-70 млрд. грн.

Вигідне з позицій транзитних перевезень становище України, яка розташована на перехресті торговельних шляхів – одна з суттєвих рис привабливості національного ринку для зарубіжних інвесторів і виробників [5].

Чинники, що можуть впливати на темпи залучення інвестицій у вітчизняну портову галузь можна поділити на декілька рівнів:

- національний;
- регіональний;
- галузевий;
- локальний.

Чинники національного рівня (політичні, економічні, соціальні тощо) здійснюють загальний вплив на всі сегменти економіки та визначають інвестиційний клімат країни. При цьому під поняттям «інвестиційний клімат» розуміють ступінь сприятливості ситуації, що складається в тій чи іншій країні, для ймовірного надходження інвестицій. Україну можна вважати перспективною країною для залучення інвестицій, завдяки її природно-ресурсному та інформаційному потенціалу, якісним трудовим ресурсам, потенційній ємності внутрішнього ринку тощо.

Для підвищення загальної інвестиційної привабливості України в останні роки вже реалізовано цілу низку заходів. Зокрема, до іноземних інвесторів застосовується національний режим інвестиційної діяльності, тобто надано рівні умови діяльності з вітчизняними інвесторами. Іноземні інвестиції в Україні не підлягають націоналізації.

У випадку припинення інвестиційної діяльності іноземному інвестору гарантується повернення його інвестиції в натуральній формі або у валюті інвестування без сплати мита, а також доходів від інвестицій у грошовій або товарній формі. Держава також гарантує безперешкодний і негайний переказ за кордон прибутків і інших коштів в іноземній валюті, одержаних на законних підставах унаслідок здійснення іноземних інвестицій. На додаток до цього, задля підвищення захисту іноземних інвестицій ратифікована Вашингтонська Конвенція 1965 року про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними особами.

З метою сприяння іноземним інвесторам у питаннях взаємодії з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування утворено Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України.

У довгостроковому періоді, підвищити інвестиційну привабливість України можна, насамперед, за рахунок забезпечення політичної стабільності, а також запровадження податкових та митних пільг, дотацій, субвенцій і бюджетних позик на розвиток пріоритетних галузей економіки, подолання бюрократичних бар'єрів, корупції, забезпечення правового захисту інвестицій, покращення інформаційного забезпечення тощо. Реалізація означеного комплексу заходів дозволить розраховувати на збільшення інвестиційних потоків у найбільш перспективні сегменти національної економіки до яких належить й портове господарство.

Група чинників регіонального рівня має за підґрунтя територіальну нерівність економічного розвитку різних регіонів України. З територіального погляду, в Україні виділяють окремі групи регіонів за рівнем інвестиційної привабливості:

1. Група «лідерів» – регіони з пріоритетною інвестиційною привабливістю, які мають найбільш високий загальноекономічний потенціал в Україні, при цьому рівень інвестиційних ризиків регіонів є незначним. До групи «лідерів» за обсягами вкладених в ці регіони інвестиційних ресурсів відносять м. Київ та 5 областей України, а саме: Дніпропетровську, Запорізьку, Київську, Одеську та Харківську області.

2. «Переслідувачі» – регіони досить високої інвестиційної привабливості, що мають досить високий загальноекономічний потенціал. Рівень інвестиційних ризиків регіонів є помірним. Це – Львівська, Полтавська, Закарпатська області та АР Крим.

3. Основний масив – регіони середньої інвестиційної привабливості, які мають загальноекономічний потенціал значно нижче через недостатній розвиток промислового виробництва. Відповідно гірше розвинена інвестиційна і комерційна інфраструктура. Рівень інвестиційних ризиків регіонів є середнім. До основного масиву включається найбільша частина регіонів України, а саме: Черкаська, Миколаївська, Чернівецька, Вінницька, Рівненська, Волинська, Хмельницька, Кіровоградська, Чернігівська, Івано-Франківська, Луганська та Тернопільська області.

4. Аутсайтери – регіони низької інвестиційної привабливості, що мають найнижчий в Україні загальноекономічний потенціал, недостатньо розвинуте як промислове, так і сільськогосподарське виробництво. Інвестування можливо лише в особливо ефективні проекти після ретельної експертизи бізнес-планів, тобто рівень інвестиційних ризиків в цих регіонах є досить високим. До регіонів-аутсайдерів відносять Сумську, Херсонську та Житомирську області України [3].

Слід зазначити, що територіально морські порти розташовано, як в регіонах з привабливим інвестиційним кліматом, так і у регіонах аутсайдерів за цим показником. Відтак й вплив регіональних чинників на процеси залучення інвестицій буде різним.

Чинники галузевого рівня ґрунтуються, насамперед, на національних та регіональних чинниках, а також загальних тенденціях розвитку вітчизняного морегоподарського комплексу, складовою якого є портове господарство. Вигідне з позицій транзитних перевезень географічне становище України, яка розташована на перехресті торговельних шляхів, – є головним чинником, що забезпечує привабливість вітчизняної портової галузі для зарубіжних інвесторів. Крім цього слід звернути увагу на сприятливий клімат та високий професійний рівень підготовки кадрів для роботи у портах.

Проте, для залучення інвестицій у портове господарство потрібно, насамперед, привести вітчизняну законодавчу базу у відповідність до світових стандартів. Зокрема, це стосується уніфікації вітчизняного законодавства з метою чіткого виконання обов'язків із утримання та модернізації гідротехнічних споруд, що мають стратегічне значення і залишаються у державній власності. Адже саме це є найважливішою складовою залучення інвесторів, які хочуть бути впевнені, що в морських портах України буде забезпечено дотримання сучасних європейських і світових стандартів безпеки судноплавства та ефективної обробки суден і вантажів. Крім того, дуже важливим є приведення нормати-

вних актів Міністерства інфраструктури та підпорядкованих підприємств у відповідність до Закону України «Про морські порти України» [1].

Наступним кроком для залучення інвестиційних потоків є поступове реформування портового господарства та впровадження інноваційних механізмів партнерства з приватними інвесторами.

Процеси реформування портової галузі, насамперед, передбачають:

- зрівняння конкурентного середовища шляхом поділу комерційної та адміністративної діяльності;
- розширення портової інфраструктури та її модернізацію;
- поступове виведення держави з комерційної діяльності в портах.

Важливим елементом портової реформи слід вважати розподіл господарських та адміністративних функцій морських портів шляхом створення державного підприємства «Адміністрації морських портів України». Серед головних завдань останнього – забезпечення функціонування морських портів, організація та забезпечення безпеки судноплавства, зберігання, ефективне використання і розвиток державного майна, закріпленого за підприємством тощо. Діяльність «Адміністрації морських портів України» повинна, з одного боку, забезпечити припинення конфлікту інтересів між функціями держпідприємства як органу контролю і стивідора в одній особі, а, з іншого, сформулювати засади для зростання конкуренції у галузі.

Комплекс галузевих чинників обумовлює особливості розробки та реалізації інвестиційних проектів в сфері портового господарства. З погляду стратегічного розвитку країни, означені проекти відносяться до блоку «Нова інфраструктура» (проекти, спрямовані на підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України) і, отже, мають статус національних проектів відповідно до пріоритетних напрямів соціально-економічного та культурного розвитку. Основними об'єктами для інвестування портової галузі є гідротехнічні споруди, наземна інфраструктура, створення штучних земельних ділянок тощо.

Крім стратегічної спрямованості, до особливостей проектів у портовому сегменті слід віднести: значні обсяги фінансування, проблеми зі створенням адекватної законодавчої бази, залежність успішності проекту від геополітичних змін та ситуації на міжнародних ринках, велике значення соціальної складової.

Успішна реалізація проектів у сфері портового господарства пов'язана не тільки з галузевими, але й з чинниками локального рівня, тобто з особливостями діяльності кожного конкретного порту. Перелік означених чинників є дуже широким: від гідрографічних змін в акваторії порту до рівня залежності діяльності порту від місцевої влади та великих фінансово-промислових груп.

Задля забезпечення залучення коштів у проекти портової галузі дуже важливою є доінвестиційна фаза, в межах якої здійснюється попередня оцінка та відбір найбільш перспективних проектів. Вона повинна включати наступні етапи:

1. Визначення основних портових об'єктів для інвестування та зацікавлених інвесторів;

2. Формування найбільш дієвих механізмів державно-приватного партнерства, враховуючи особливості портової сфери;

3. Створення дієвих структур для оцінки та реалізації інвестиційних проєктів у портовій сфері.

Приватні інвестори вже сформували декілька схем взаємодії з державними портами. Зокрема, приватні термінали ведуть цілком успішну конкуренцію з державними, у державних портах ефективно працюють стивідорні та сюрвейерські компанії. Згідно діючого законодавства, інвестування в об'єкти портової інфраструктури може здійснюватись на основі окремих договорів, таких як договір концесії, договір про спільну діяльність, договір оренди, та інші види інвестиційних договорів.

Серед інвесторів, що виказують стійку зацікавленість у об'єктах портового господарства, не тільки великі вітчизняні підприємства-експортери, зокрема, «Смарт-груп», «Портінвест», «Kernel», «Нібулон», а й міжнародні транспортні компанії «Maersk Line» (Данія), «HHLA International» (Німеччина) та «СМА-SGM» (Франція).

За рахунок інвестиційних коштів, зокрема, введено у експлуатацію Іллічівський комплекс з переробки зерна, маслоекстракційний завод та термінал з перевалки рослинних масел в морському порту «Южний», а також Миколаївський комплекс з переробки калійних добрив. Найзначніший проєкт 2013 року – побудова зерно перевантажувального комплексу в Одесі, за участю українсько-британської компанії «Бруклін-Київ». Проєктна потужність комплексу дозволить зберігати й перевалювати до 4 млн. т зерна. Загальна вартість проєкту – 125 млн. дол., з яких 95 млн. – кошти інвестора.

Крім того, ще понад 100 проєктів знаходяться на стадії розробки або реалізації. Зокрема, для Одеського морського торговельного порту такими проєктами є: побудова яхтового комплексу, реконструкція перевантажувального комплексу на Військовому молу, будівництво другого залізничного в'їзду в порт та контейнерного терміналу на Карантинному молу тощо.

Найважливішим проєктом для порту «Южний» є реконструкція підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до глибоководних причалів. У результаті реалізації проєкту, порт стане найбільш глибоководним портом в акваторії Чорного моря, здатним обробляти судна з осадкою до 19 метрів і дедвейтом понад 200 тис. тонн. Це забезпечить для українських експортерів освоєння далеких ринків збуту в напрямку Китаю, Південної Кореї, Японії. І в цілому посприє зміцненню позицій України в даному сегменті ринку транспортних послуг. Серед інших перспективних проєктів порту «Южний» – розширення та реконструкція комплексів для перевантаження навалювальних вантажів і будівництво нового причалу для перевантаження генеральних і Ro-Ro вантажів.

В Іллічівському морському порту планується проведення комплексу днопоглиблювальних робіт на підхідному каналі та в акваторії порту, а також створення терміналу потужністю 1,5 млн. TEU та комплексу з переробки сільськогосподарської продукції.

У майбутньому, серед проектів у сфері портової діяльності найбільш цікавою, з погляду інвесторів, повинна залишатись переробка контейнерів. Це обумовлено сталим збільшенням обсягів світових контейнерних перевезень у середньому на 8-9 % щорічно, а також тим, що розвиток контейнерних перевезень надає поштовх до розвитку всієї портової інфраструктури. Крім того є потенціал для зростання переробки продукції рослинництва (насамперед, зерна) та нафтопродуктів.

Механізм залучення інвестицій є важливою складовою стратегічного розвитку портового господарства України. Адже за рахунок реалізації інвестиційних проектів з'являється можливість забезпечити сталий розвиток не тільки безпосередньо портів, але й інших підприємств морегосподарського комплексу: від суднобудівних та судноремонтних підприємств до круїнгових компаній. Зацікавленість інвесторів у проектах портової галузі залежить від ряду чинників, деякі з яких належать до національного рівня, інші пов'язані з діяльністю галузі у цілому та окремих портів.

Питання ефективної реалізації конкретних інвестиційних проектів у портовій галузі пов'язані, насамперед, зі створенням відповідного середовища для реалізації державно-приватного партнерства (у формі концесії, спільної діяльності тощо). Окремої уваги заслуговує вирішення проблем щодо модернізації портової інфраструктури та поступового припинення державної комерційної діяльності на об'єктах портового господарства.

Список використаної літератури

1. Закон України «Про морські порти України» від 17. 05. 2012 р. № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. – Назва з екрану.
2. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 року // Офіційний вісник України. – 2008. – № 58. – С. 23-30
3. Власюк Т. М. Інвестиційний клімат і його складові [Електронний ресурс] / Т. М. Власюк. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/2_KAND_2009/Economics/38848.doc.htm. – Назва з екрану.
4. Котлубай А. М. Економіко-правові шляхи підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів [Електронний ресурс] / А. М. Котлубай. – Режим доступу : <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnyakonkurentosposobnosti-ukrainskih-portov>. – Назва з екрану.
5. Мишко А. М. Державна політика розвитку морських портів України [Електронний ресурс] / А. М. Мишко. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej18/PDF/24.pdf>. – Назва з екрану.

Стаття надійшла 25.09.2015 р.

С. А. Горбаченко,

кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и управления
национальным хозяйством
Одесского национального экономического университета,
ул. Преображенская, 8, г. Одесса, 65082, Украина
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

**ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОРТОВОЕ
ХОЗЯЙСТВО УКРАИНЫ****Аннотация**

В статье рассмотрена инвестиционная составляющая развития морских портов Украины. Проведен анализ текущей ситуации в портовой отрасли в контексте её конкурентоспособности на международном уровне. Определены факторы, влияющие на темпы привлечения инвестиций в портовую отрасль, в частности, национальный, региональный, отраслевой и локальный. Выдвинуты предложения по реформированию портового хозяйства и внедрения инновационных механизмов партнерства с частными инвесторами. Сформулированы основные особенности проектной деятельности в портовой сфере.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, морехозяйственный комплекс, морские порты, инвестиционная привлекательность, проект, государственно-частное партнерство.

S. A. Gorbachenko,

PhD. in Economics,
Associate Professor of the Department of Economics
and Management of national economy
Odesa National Economic University
Preobrazhenskaya str., 8, Odesa, 65082, Ukraine
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

**THE PROSPECTS FOR ATTRACTING INVESTMENTS IN PORTS OF
UKRAINE****Summary**

In the article the investment component of seaports Ukraine is considered. The dependence of the seaports of investment resources is too high. At the same time the effectiveness of investment projects in certain ports are very different. The most attractive for investments are Great ports of Odesa; the ports of Azov are the least attractive.

Through the implementation of investment projects it is possible to ensure the sustainable development of ports not only directly, but also by means of other marine companies from shipbuilding and ship repairing enterprises to crewing companies.

The current situation in the port sector in terms of its competitiveness is analyzed. Factors influencing the pace of attracting investment in the port sector are viewed. Successful implementation of projects in the ports is associated not only with industry but also with the local level of factors connected with the features of each individual port. The list of the aforementioned factors is very wide: from hydrographic changes in water area depending on the level of activity of the port to the local authorities and large financial-industrial groups.

In the article reforms of the port sector and implementing innovative partnership arrangements with private investors are proposed. The main features of the project activity in the port area are formulated.

Keywords: investment activity, marine economy complex, marine ports, investment attractiveness, design, public-private partnership.

References

1. Zakon Ukrainy «Pro mors'ki porty Ukrainy» [Law of Ukraine “About sea ports of Ukraine”] (2012). №4709-VI. <http://zakon5.rada.gov.ua>. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. [in Ukrainian].
2. Pro skhvalennia Stratehii rozvytku morskykh portiv Ukrainy na period do 2015 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy [On approval of the development strategy of Ukrainian sea ports till 2015 : Order of Cabinet of Ministers of Ukraine]. (2008). Ofitsiinyi visnyk Ukrainy, № 58, pp. 23-30. [in Ukrainian].
3. Vlasiuk, T. M. (2009). Investytsiinyi klimat i yoho skladovi [investment climate and its elements] Retrieved from http://www.rusnauka.com/2_KAND_2009/Economics/38848.doc.htm. [in Ukrainian].
4. Kotlubai, A. M. (2012). Ekonomiko-pravovi shliakhy pidvyshchennia rivnia konkurentospro-mozhnosti ukrainskykh portiv [Economical and legal ways of Ukrainian sea ports competitiveness enhancement] Retrieved from <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnyakonkurento-sposobnosti-ukrainskih-portov>. [in Ukrainian].
5. Myshko, A. M. (2011). Derzhavna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy [Public policy of Ukrainian sea ports development]. Retrieved from <http://www.academy.gov.ua/ej/ej18/PDF/24.pdf>. [in Ukrainian].