

УДК 656.615.003

## РЕФОРМИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ

### REFORMING OF PORT ACTIVITY IN UKRAINE

Жихарева В.В.  
Vlada Jihareva

---

*Рассмотрены основные концепции портовой деятельности. Изучены направления реформирования портовой деятельности, проанализированы особенности приватизации и государственно-частного партнерства в сфере портовой деятельности. Рассмотрены подходы к оценке имущества. Предложены направления совершенствования портовых тарифов и сборов.*

**Ключевые слова:** портовая деятельность, реформирование, приватизация, государственно-частное партнерство, оценка имущества, портовые тарифы и сборы.

Принятие Верховной Радой Закона Украины «О морских портах Украины», несомненно, ускорит процессы частичной приватизации и развития государственно-частного партнерства в морских портах Украины. В связи с этим представляется актуальным изучение основных направлений и методов реформирования и путей совершенствования портовой деятельности.

Теоретические и практические аспекты функционирования предприятий портовой деятельности в современных условиях освещены в работах таких отечественных ученых как В.И. Чекаловец [7, 8, 9, 10], Н.Т. Примачев [6], А.М. Котлубай [4], О.Н. Кибик [3] и др. В монографии Крыжановского [5] рассмотрены организационно-экономические аспекты работы морских портов, выполнен анализ системы управления портовой деятельностью и предложены подходы к ее совершенствованию.

Основными задачами данного исследования являются: изучение основных концепций портовой деятельности, направлений ее реформирования, анализ особенностей приватизации и государственно-частного партнерства в сфере портовой деятельности, рассмотрение подходов к оценке имущества, разработка предложений направления совершенствования портовых тарифов и сборов.

Принятие решений в сфере портовой деятельности сводится к выбору альтернатив, связанных с:

- методами участия частного сектора;
- способами контроля за соблюдением интересов государства;
- адаптацией правовой системы;

- реструктуризацией имущества;
- финансированием инвестиций;
- регулированием трудовых отношений.

Совершенствование системы управления портовой деятельностью требует актуализации таких понятий как морской порт, портовая инфраструктура, терминал, портовый оператор и т.д., определения статуса земли и акватории порта.

К основным функциям, выполняемым в сфере портовой деятельности, относятся:

- функции землевладельца — управление и обслуживание земельной собственности, территории, стратегическое планирование, строительство новых районов, терминалов и других элементов инфраструктуры;
- эксплуатационные функции — выполнение всех видов операций, связанных с грузопереработкой;
- регулятивные функции — по обеспечению безопасности в морской и сухопутной частях порта, функции капитана порта, обеспечение правопорядка, защиты окружающей среды и т.д.

В зависимости от выполняемых администрацией порта функций, в мировой практике выделяют три основные концепции портовой деятельности.

1. Порт-оператор — предполагает управление администрацией порта территорией и акваторией, создание и эксплуатацию всех элементов инфраструктуры, оказание услуг. Порты-операторы обычно функционируют в рамках государственного сектора. Порты-операторы могут ограничиваться лишь некоторыми видами деятельности. Другие виды деятельности могут выполняться операторами, действующими независимо от администрации порта. В ряде случаев портовая администрация может выполнять свои функции через действующие предприятия, в которых она контролирует определенную часть акционерного капитала.

2. Порт-землевладелец — администрация порта выполняет функции управления государственной территорией. Полномочия органа управления портом, который функционирует как порт-землевладелец, носят ограниченный характер и сводятся к принятию решений по вопросам землепользования, выделения территории для портовых терминалов, а также создания и использования портовых сооружений общего назначения.

3. Порт-поставщик оборудования создает инфраструктуру, включая строительство складов, приобретение перегрузочной техники и т.д. Порт-поставщик оборудования является разновидностью порта-землевладельца. Администрация порта финансирует строительство или приобретение сооружений и оборудования и предоставляет их в распоряжение операторов на основе краткосрочных или долгосрочных контрактов. Портовая администрация может также поручать терминальным операторам строительство, поставку и эксплуатацию сооружений и оборудования.

В чистом виде каждая из перечисленных форм организации портовой деятельности в мировой практике встречается редко. Применяются их комбинации в разных пропорциях.

Основными направлениями реформирования портовой деятельности являются:

— либерализация и дерегулирование портовой деятельности, что дает возможность частным компаниям работать в области, в которой ранее работал исключительно государственный сектор при одновременном снятии ряда введенных государством искусственных барьеров от воздействия конкурентного рынка;

— коммерциализация, которая в большинстве стран означает смену статуса государственного предприятия, функционировавшего на основе публичного права на статус частного права при сохранении ограничений в области распоряжения имуществом;

— корпоратизация, предполагающая преобразование государственных предприятий в коллективные, акционерные общества, арендные предприятия. Создаются государственные акционерные компании на базе основных подразделений порта.

— приватизация в сфере портовой деятельности (полная или частичная).

При полной приватизации компания-правообладатель становится собственником земли, водной акватории и всего имущества в границах портовой территории (это исключительные случаи в мировой практике).

При «частичной» приватизации в частные руки передаются функции производства (стивидорные работы, транспортное экспедирование, агентирование судов, логистика, снабжение, ремонт, строительство, подработка товаров и т.д.). А функции владения прибрежной территорией, акваторией, гидротехническими сооружениями и контроля деятельности частных предприятий на территории порта, остаются у государства.

По сути, такая форма взаимодействия между портовыми администрациями и частными предприятиями-инвесторами уже давно реализуется в ряде украинских портов. Другими словами, «частичная» приватизация де-факто уже осуществлена в отдельных портах.

Взаимодействие между государственным и частным сектором осуществляется на основе государственно-частного партнерства. Ведущими учеными-экономистами в области морского транспорта такой путь развития украинских портов признан наиболее адекватным.

К сожалению, действующее законодательство в области портовой деятельности пока не отражает существующих реалий, создает серьезные законодательные и организационные барьеры для реализации эффективного и прозрачного механизма инвестирования, не дает гарантий защиты частных инвесторов, что существенно повышает уровень риска их деятельности и резко снижает привлекательность украинских портов как объекта инвестирования. Это, в свою очередь, тормозит эффективное развитие отечественных портов, имеющих для этого все предпосылки, начиная от благоприятного географического расположения и высокого уровня темпов прироста грузопотоков, заканчивая обеспеченностью высококвалифицированными трудовыми ресурсами.

Основными инструментами портовых реформ являются: договоры совместной деятельности; аутсорсинг; контракты управления; арендные соглашения, в

т.ч. арендные договоры по фиксированной цене, арендные договоры «минимакс» и др.; различные виды концессионных соглашений; частное оперирование.

К основным моделям концессии, применяемым в портовой деятельности, относятся:

– BOT (Build, Operate, Transfer) – «строительство, эксплуатация, передача». Концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию в течение установленного срока, после чего объект передаётся государству.

– BOOT (Build, Own, Operate, Transfer) – строительство, владение, эксплуатация, передача) – частный партнер получает права не только пользования, но и владения объектом в течение срока действия соглашения, после чего он передается в государственную собственность.

– BTO (Build, Transfer, Operate) – строительство, передача, эксплуатация – передача объекта государству сразу по завершении строительства. Затем он поступает в пользование частного партнера, но без перехода к нему права владения.

– DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer) – проектирование, строительство, владение, эксплуатация, передача – ответственность частного партнера не только за строительство инфраструктурного объекта, но и его проектирование.

– DBFO (Design, Build, Finance, Operate) – проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация – специально оговаривается ответственность частного партнера за финансирование строительства инфраструктурных объектов.

Практический опыт свидетельствует, что реформирование портового хозяйства в развитых странах привело к:

- увеличению участия частного сектора в экономике;
- оптимальному сочетанию государственного регулирования и рыночного механизма;
- снижению уровня бюрократизма;
- повышению качества обслуживания клиентуры;
- повышению конкурентоспособности;
- снижению государственных расходов;
- привлечению инвестиций;
- росту занятости в частном секторе.

Важную роль в процессе реформирования системы управления портовым хозяйством играет обоснованная оценка имущества терминалов и других предприятий портовой деятельности, подлежащих приватизации. В связи с этим необходимо создание такой методики оценки имущества, которая позволит защитить интересы государства при проведении приватизации и соблюсти коммерческие интересы концессионеров, арендаторов и инвесторов.

Следует учитывать, что существуют различные виды объектов оценки имущества предприятий портовой деятельности: в материальной форме, в нематериальной форме, в форме целостного имущественного комплекса.

К оценке должны быть предъявлены два основных требования: реальность и единство. На данный момент в теории учета нет единого метода оценки, который был бы приемлем одновременно для представления финансового положения предприятия, для определения результатов его деятельности и для информационного обеспечения принятия управленческих решений.

Особенностью процесса оценки является ее рыночный характер. Это означает, что оценка не ограничивается учетом лишь одних расходов на создание или приобретение оцениваемого объекта.

Подходы к оценке имущества предприятий портовой деятельности могут базироваться на следующих принципах.

1. Принципы, основанные на представлениях владельца имущества, с учетом полезности объекта для удовлетворения потребности владельца; с учетом минимальной стоимости приобретения другого объекта с эквивалентной полезностью; на основе определения текущей стоимости, дохода или других выгод, которые могут быть получены в будущем от владения данным объектом.

2. Принципы, основанные на эксплуатационных характеристиках объектов собственности с учетом роста величины отдачи от использования дополнительных факторов производства.

3. Принципы, основанные на действии рыночной среды, с учетом требований рынка, факторов внешней среды, изменения уровня конкуренции.

На процесс оценки оказывают влияние фактор времени, фактор риска, рыночная конъюнктура, модель и уровень конкуренции, экономические особенности оцениваемого объекта, а также макро- и микроэкономическая среда.

Основания для определения уровня портовых тарифов:

— анализ экономических показателей производственной деятельности морских портов;

— анализ себестоимости портовых услуг, работ;

— сравнительный анализ уровня портовых тарифов в зарубежных морских портах-конкурентах;

— оценка уровня расходов клиентуры при реализации товаров через украинские морские порты: расходов по перевалке грузов, и расходов по перевозке с учетом уровня портовых сборов;

— оценка конкурентоспособности портов с точки зрения клиентуры с учетом стоимости транспортировки груза до порта погрузки или выгрузки, уровня портовых сборов, стоимости ПРР, фрахта, географического положения порта, безопасности судоходства, развитости портовой инфраструктуры, качества обслуживания стивидорными компаниями, скорости прохождения пограничных, таможенных и других процедур и т.д.

— оценка доходов, которые получит страна от развития прилегающих к портам регионов.

Предпосылками минимизации портовых тарифов и повышения качества услуг для привлечения грузопотоков являются:

— наличие конкурентной среды внутри самих портов;

- уход от государственного регулирования уровня тарифов на перевалку грузов и переход к свободному их формированию в портах;
- предоставление портам более широких прав по предоставлению скидок с портовых тарифов.

Судовые портовые сборы и платы за оказываемые судам услуги должны создавать портам условия для нормальной хозяйственной деятельности — покрывать расходы портов и обеспечивать получение определенной прибыли, а не сверхприбыли. Как правило, базовый уровень тарифов в зарубежных портах не превышает 10-процентной рентабельности к расходам. Такова примерно и средняя фактическая рентабельность работ в зарубежных портах.

Оказание судовладельцам услуг по обеспечению безопасности судоходства в портовых водах не относится к коммерческой деятельности. Поэтому от судовых сборов целевого назначения (таких как корабельный, канальный, причальный, маячный и др.), определяющих основной объем затрат судна по дисбурсментскому счету, в зарубежных странах, как правило, не ожидают получения прибыли.

Таким образом, к основным направлениям решения проблем развития портовой деятельности в Украине относятся следующие:

- реформирование портовой деятельности, увеличение доли частного сектора;
- повышение инвестиционной привлекательности портовой инфраструктуры;
- совершенствование подходов к оценке имущества при передаче элементов портовой инфраструктуры в концессию, аренду и т.п.;
- совершенствование тарифной политики, установление конкурентоспособного уровня портовых сборов.

В ряде стран значительную часть расходов портов на содержание инфраструктуры берет на себя государство, покрывая эти расходы из бюджета (при этом формы финансовой помощи государства своим портам могут быть разными), создавая тем самым условия для значительного снижения уровня судовых сборов в национальных портах. Этим обеспечивается высокая конкурентоспособность портов на рынке портовых услуг, их привлекательность для судовладельцев.

Должна быть разработана отраслевая методика оценки эффективности работы портов в зависимости от изменения уровня портовых тарифов, включая судовые сборы, объемов перевалки грузов с учетом роста расходов портов и других факторов, влияющих на их экономические результаты.

#### Литература

1. Жихарева В.В. Порт Генуя: опыт реформ / В.В. Жихарева // Порты Украины. — 2003. — №3 (41). — С. 66-67.
2. Жихарева В.В. Реформирование организационно-экономической структуры управления морских торговых портов (Зарубежный опыт) / В.В. Жихарева // Транспорт. — 2009. — №9(541) — С.58-62.

3. Кибик О.Н. Предприятия портовой деятельности: развиваемся по системе / О.Н. Кибик, А.В. Кравченко // Судходство. – 2007. – № 7-8 (120). – С. 45-47.
4. Котлубай О.М. Конкуентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / за заг. ред. О.М. Котлубая // Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
5. Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
6. Примачев Н.Т. Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов / Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов. – Одеса: Консалтинг, 1998. – 192 с.
7. Стратегические направления развития украинских портов / [В.И. Чекаловец, Е.В. Меркт, Е.Г. Пустовит, Н.В. Яровая, Н.Г. Гребенник] // Вісник. – 2002. – № 6. – С. 138-147.
8. Чекаловец В.И. Транспортно-экономическая характеристика морского торгового порта / В.И. Чекаловец, И.М. Олефир // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук праць. – Одеса: ОНМУ. – 2002. – № 13. – С.42-53.
9. Чекаловец В.И. Эволюция мировой портовой системы и ее влияние на стратегию развития морских торговых портов Украины / В.И. Чекаловец // Транспорт. – 2003. – №25-26, 28. – С. 54-62.
10. Чекаловец В.І. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В.І. Чекаловець, І.М. Олефір, О.Г. Пустовіт // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42-45.

#### Abstract

Jihareva V.V.

#### Reforming of port activity in Ukraine

*The main concepts of port activity are considered. The directions of reforming of port activity are studied, features of privatization and state-private partnership in the sphere of port activity are analysed. Approaches to a property assessment are considered. The directions of improvement of port tariffs and charges are offered.*