

УДК 65.011.8:656.61

С.М. Минакова

**ПРИНЦИПЫ РАЗГОСУДАРСТВЛЕНИЯ И ПРИВАТИЗАЦИИ
МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ**

На основе обобщенного мирового опыта реструктуризации портовой системы, а также экономико-правовых и имущественных особенностей, имеющих место в современной Украине, сформулированы принципы и требования к реструктуризации национальной портовой системы на основе различных вариантов ее разгосударствления.

Ключевые слова: разгосударствление, приватизация, реструктуризация, консолидация.

На основі узагальненого досвіду реструктуризації портової системи, а також економіко-правових і майнових особливостей, які мають місце в сучасній Україні, сформульовані принципи та вимоги до реструктуризації національної портової системи на основі різних варіантів її роздержавлення.

Ключові слова: роздержавлення, приватизація, реструктуризація, консолідація.

The processes of denationalization and privatization should be carried out under the dusty economic control by the state bodies for the process and the activities of the created economic and administrative structures, which should be considered the following principle.

This control can be carried out with the help of the enabling activities (discount concession or other payments, if there will be a growth in freight turnover, or, on the contrary, the use of penalties in the case of incomplete loading berths or port equipment), regulation of tariffs, which are set by the private sector, check the effectiveness

of the functioning of private enterprises with a view to avoiding getting super profits, the restriction of opportunities for the emergence of monopolies through the promotion of competition or the reservation of some of the berths and equipment for General use, the conservation of some of the berths, trains etc. under state control.

The above testifies to the complexity and multiplicity of the problems of restructuring of the commercial sea ports of Ukraine, the need to lay the relevant legal frameworks for ensuring its implementation, the formulation of a clear programmes and plan of action and activities, which would give the possibility to avoid mistakes otherwise, this is very important for Ukraine transport can be irrevocably lost, which has a negative impact on the results of Ukraine's foreign trade and development of its economy as a whole.

Keywords: denationalization, privatization, restructuring, consolidation.

Постановка проблеми. В умовах постійно змінюючоїся бізнес-середы різні перетворення підприємств є достатньо частою практикою. Слід відзначити, що будь-які дії з організацією зводяться в загальному вигляді або до її перетворення, або до її ліквідації.

Перехід до ринкових відносин, формування товарних і фінансових ринків, а також конкуренція, пред'являють нові жорсткі вимоги до підприємств. Виникають глибокі зміни структури і технології виробництва, управління господарськими процесами і збуту продукції, і в кінцевому підсумку покращуються фінансово-економічні показники.

В деяких випадках, не справляючись з пред'явлюваними вимогами сучасного ринку, підприємства приходять до такого стану, коли для виживання необхідна реструктуризація. Інші ж підприємства, успішно функціонуючи в процесі свого розвитку, приходять до необхідності перейти на якісно новий рівень за допомогою, знову-таки реструктуризації.

Обзор последних исследований и публикаций. Проблема реструктуризации активно обсуждается в современной и зарубежной научной литературе. Так, методология реструктуризации исследовалась Мазур И.И., Шапиро В.Д. [1], Тренёвым В.Н., Ириковым В.А. [5], Покропивным С.Ф. [2], Бендерским Е.Б. [10].

Подходы к осуществлению реструктуризации рассматривались Бойчик И.М., Харивым П.С., Хопчан М.И., Пича Ю.В. [3], Афониним А.С., Нестерчук В.П. [14].

Прикладные аспекты реструктуризации для нефтеперерабатывающего и нефтехимического профиля предприятий изучались Евтушенко Е.В. [6], для морского транспорта, некоторые вопросы реструктуризации, рассматривались Подлесным П.И. [9], Кибик О.Н. [4], для промышленных предприятий изучались Акимовой И.М. [15].

Задача исследования. Несмотря на активный интерес исследователей к проблеме реструктуризации, следует отметить, что практически отсутствует инструментарий, который бы являлся технической и методологической базой для обоснованного принятия решений в процессах подготовки и осуществления реструктуризации.

Исходя из этого, целью данной статьи является обобщение существующих подходов к идентификации видов и целей реструктуризации, рассмотрение реструктуризации с позиции методологии управления проектами, а также разработка математической модели по выбору оптимального варианта проекта реструктуризации.

Основной материал исследования. Согласно сложившимся терминам, проект реструктуризации – это замысел (задание, проблема) и необходимые средства его реализации с целью достижения желаемого экономического, технического, технологического или организационного результата.

Программа реструктуризации – это комплекс мер, направленный на реализацию выбранной стратегии или стратегической задачи, сбалансированный по срокам, исполнителям и

ресурсам. Каждая программа включает различные проекты или работы, в ходе которых решается общая задача.

Через новые экономические условия неплохо изменились принципы работы портов. Полнейшего признания приобрели коммерческая функция и коммерческий характер деятельности. Итак, теперь на порты следует смотреть перед всем, как на коммерческие предприятия, которые принимают участие в международной конкуренции.

Есть разные пути перехода от административной к коммерческой политике в деятельности портов. Один из них - приватизация, второй – корпоратизация (создание корпоративной структуры).

Процесс приватизации связан с определенным риском. Он может привести к появлению монопольных или олигопольных структур, которые подавят конкуренцию на рынке и будут заботиться больше о прибыли, а не о развитии производства. Приватизация при таких условиях сможет дать экономию оператору, а не владельцу груза или судовладельцу.

Существует много форм приватизации. Выбор их определяется политическими, экономическими, социальными и финансовыми условиями функционирования порта и его задачами. Среди этих форм следует выделить:

- продажа акций государства;
- продажа активов;
- предоставление концессии на портовые сооружения;
- приватизация только новых портовых операций; контракты на управление;
- участие работников порта в акционерном капитале;
- перестройка портового управления.

Корпоратизация предусматривает объединение производственных, научных, коммерческих и других целей на основании делегирования отдельных полномочий каждого из участников объединения к органу централизованного регулирования, т.е. в корпорации осуществляется централизация функций, список которых определяется в договоре. Корпорация выполняет

лишь те функции и осуществляет лишь те полномочия, которые ей добровольно передают ее участники. Иначе говоря, отдельные подразделения порта получают экономическую самостоятельность, но могут изъять отдельные функции из круга своих задач или уменьшить их объем и передать эти полномочия корпорации.

Порты остаются в государственной собственности, но мероприятия, которые направлены на корпоратизацию коммерческой деятельности, плюс преимущества деятельности в условиях экономической самостоятельности разрешают повысить производительность. В частности, подразделения порта, которые получают экономическую самостоятельность, расширяют круг своей деятельности, больше внимания уделяют достижению финансовых целей и использованию таких средств улучшения финансовых целей как рост грузооборота, развития системы дополнительных услуг, повышению качества работы, увеличению использования портовых и других сооружений и оборудование.

Разгосударствление, как более широкое понятие, включает в свой состав приватизацию и изменения функций государственного управления хозяйством. Последнее означает потерю государственных функций непосредственного управления предприятием или их объединением. В процессе разгосударствления предприятие, как государственный хозяйствующий субъект, получает значительно больший уровень самостоятельности и ответственности. Его деятельность базируется на коммерческой основе.

Можно указать несколько принципов разгосударствления и приватизации морских торговых портов, к которым относятся планомерность, научная обоснованность и экономическая целесообразность, выборочная приватизация, оптимальное распределение функций между государственным и частным секторами экономики порта, принцип эффективности осуществления разгосударствленных и приватизированных функций, принцип скользкой (поэтапной) приватизации, экономический контроль со стороны государственных органов за деятельностью создан-

ных хозяйственных и управленческих структур и принцип сохранения единства портовой транспортно-производственной системы.

Принципы разгосударствления и приватизации морских торговых портов представим в виде схемы (рис.).



Рис. Принципы разгосударствления
и приватизации морских торговых портов

Такое детальное исследование всех сторон функционирования портовой системы необходимо для разработки комплексной программы разгосударствления и приватизации, в которой определяются новые структуры, которые будут функционировать на территории порта.

В каждом порту структура обуславливается масштабами деятельности и уровнем специализации. Однако, в целом, выделяются две основные группы:

- связанные с формированием грузопотоков, которые обеспечивают погрузочно-разгрузочные работы;
- исполняющие виртуальные и сервисные услуги и работы.

После определения функций, которые подлежат разгосударствлению и приватизации, органам, которые занимаются их реализацией, следует проверить, как эти процессы отвечают ряду экономических, финансовых, технологических, технических, правовых и других условий. В первую очередь следует убедиться, что частный сектор имеет достаточно средств и средств, чтобы управиться с возложенными на него обязанностями, особенно с выполнением такой важной функции, как погрузочно-разгрузочные работы. Представители частного сектора должны иметь такое финансовое состояние, чтобы они имели возможность инвестировать определенную часть своих средств и реинвестировать часть полученной прибыли в развитие портового хозяйства. Частный сектор должен иметь квалифицированные кадры, особенно менеджеров в портовой деятельности, руководствоваться такой стратегией развития человеческих ресурсов, чтобы иметь возможность справляться со всеми следующими обязательствами, которые вытекают из реализации процесса продвижения грузов через порт.

Учитывая, что Украина еще не достигла такого уровня развития экономики, когда частный сектор может в полном объеме осуществлять финансирование сложных портовых операций, особенно осуществлять значительные капиталовложения, удовлетворительным временным мероприятием по экономической точке зрения следует считать создание предприятий при участии как государства, крюк и частного капитала. Такая консолидация усилий есть полезной для экономики, так как она оказывает содействие повышению производства. Но такие общие предприятия будут эффективными в том случае, если их деятельность будет осуществляться без мелочной опеки со стороны основателей.

В комплексной программе разгосударствления и приватизации портовой деятельности следует предусматривать определенную последовательность проведения этой работы. Не следует считать, что одновременное разгосударствление и приватизация может привести к необходимому экономическому резуль-

тату. Эту работу следует выполнять на протяжении определенного времени. Может, даже, на протяжении нескольких лет. Т.е. в программе следует разработать график осуществления этой работы с учетом готовности тех или других функций к разгосударствлению и приватизации.

Это позволяет утверждать, что следующим принципом должен быть принцип скользящей (позапной) приватизации.

В неразрывной связи с вышеназванным принципом находится принцип выборочной приватизации, который предусматривает, что при проведении разгосударствления и приватизации необходимо методически и по раздельности определять готовность каждой функции к необходимым изменениям, и, если нет соответствующих условий для их осуществления, лучше подождать, чем спешить.

Выводы. Процессы разгосударствления и приватизации должны осуществляться под пыльным экономическим контролем со стороны государственных органов за этим процессом и деятельностью созданных хозяйственных и управленческих структур, которую следует считать следующим принципом.

Этот контроль может проводиться с помощью стимулирующих мероприятий (скидка на концессионные или другие платежи, если будет наблюдаться рост грузооборота, или, наоборот, использование штрафных санкций при неполной загрузке причалов или портового оборудования), регулирование тарифов, которые устанавливаются частным сектором, проверки уровня эффективности функционирования частных предприятий с целью недопущения получения сверхприбылей, ограничение возможностей для появления монополий путем поощрения конкуренции или резервирование некоторых причалов и оборудования для общего пользования, сохранение некоторых причалов, составов и т.п. под государственным контролем.

Изложенное свидетельствует о сложности и многогранности проблемы реструктуризации морских торговых портов Украины, необходимости закладывания соответствующих правовых основ относительно обеспечения ее проведения, разра-

ботки четкой программы и плана действий и мероприятий, которые бы дали возможность избежать ошибок. Иначе, эта весьма важная для Украины транспортная сфера может быть бесповоротно утрачена, что отрицательно отразится на результатах внешней торговли Украины и развития ее экономики в целом.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Мазур И.И. Реструктуризация предприятий и компаний: Учебное пособие для вузов / И.И. Мазур. – М.: ЗАО Издательство “Экономика”, 2001. – 456 с.
2. Економіка підприємства: Підручник / За заг. ред. С.Ф. Покропивного. – 2-ге вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 528 с.
3. Бойчик І. М. Економіка підприємства: Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації / І.М. Бойчик. – 2-ге вид., випр. і доп. – К.: «Каравела»; Львів: «Новий світ – 2000», 2001. – 298 с.
4. Кібік О.М. Економіка портового господарства: Навч. посібник / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
5. Тренев В.Н. Реформирование и реструктуризация предприятия. Методика и опыт / В.Н. Тренев. – М., 2008. – 356 с.
6. Евтушенко Е.В. Реформирование концепции и механизмов реструктуризации предприятий нефтеперерабатывающего и нефтехимического профиля / Е.В. Евтушенко. – Днепропетровск: Наука и образование, 2010. – 169 с.
7. Степанов О. М. Стратегічне управління розвитком морського порту: Монографія / О.М. Степанов. – Одеса: Астропринт, 2005. – 328 с.

8. Тарасюк Г.М. Управління проектами: Навч. посібник для студентів вищих навчальних закладів / Г.М. Тарасюк. – К.: Каравела, 2004. – 344 с.
9. Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України / П.І. Підлісний. – К.: Наук. думка, 2010. – 344 с.
10. Бендерский Е.Б. Реструктуризация общественного производства / Е.Б. Бендерский. – Днепропетровск: Наука и образование, 2008. – 247 с.
11. Техническое перевооружение – залог стабильной работы // Судостроение. – 2011. – № 9. – С. 46-47.
12. Реформирование предприятия. Типовая программа. Опыт реструктуризации: Сб. документов. – М.: Акционер, 2010.
13. Мазур И.И. Управление проектами / И.И. Мазур. – М.: Высшая школа, 2010. – 385 с.
14. Акимова И. М. Реструктуризация предприятий в промышленности Украины: направления и методы. / И.М. Акимова. – Х.: Бизнес-Информ, 2009. – 284 с.
15. Афонін А.С. Технологія реструктуризації підприємства: Навч. посібник / А.С. Афонін. – К.: Вид-во Європ. ун-ту фінансів, інформ. систем, менеджм. і бізнесу, 2010. – 72 с.

Стаття надійшла до редакції 12.10.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія і кібернетика» Одеського національного морського університету **Г.С. Махуренко**.

Рецензент – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник Інституту економіко-екологічних досліджень і проблем ринку НАН України **С.В. Ільченко**.