

УДК 338.246.025.88:656.071.4

Н.А. Ремзіна

*Институт проблем рынка та економіко-екологічних досліджень
м. Одеса, Французький бульвар, 29, 65044*

**НАУКОВІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ
КОНЦЕПЦІЇ ЗДІЙСНЕННЯ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

N. Remzina

**SCIENTIFIC APPROACH TO DEVELOPMENT
OF THE CONCEPT OF UKRAINIAN PORT ACTIVITIES**

*Institute for Market Problems and Economic-and-Ecological Research
Odessa, 29, Frantsuzkiy Blvd., 65044*

У статті досліджуються основні концепції здійснення портової діяльності. Аналізуючи особливості портової галузі України, вивчаються можливі наслідки, ризики та переваги від використання англійської та французької концепції в нашій державі. Враховуючи національні особливості морської галузі України та інтереси держави, запропоновані пріоритетні засади формування концепції здійснення портової діяльності в Україні.

Ключові слова: портова діяльність, концепція, реформування, приватизація, портові збори.

В статье исследуются основные концепции осуществления портовой деятельности. Анализируя особенности портовой отрасли Украины, изучаются возможные последствия, риски и преимущества от использования английской и французской концепции в нашем государстве. Учитывая национальные особенности морской отрасли Украины и интересы государства, предложены приоритетные принципы формирования концепции осуществления портовой деятельности в Украине.

© Ремзіна Н.А., 2016

Ключевые слова: портовая деятельность, концепция, реформирование, приватизация, портовые сборы.

This article investigates and analyzes the marine industry of Ukraine. It becomes evident that the matter of reforming of this sector of economy is actual today. This is caused by the number of problems related to the functioning of seaports, such as low quality of transport services, the need for renovation of port's assets (infrastructure, equipment etc.), imperfect legal framework of marine industry, the need to increase the efficiency of port activities and so on. The article demonstrates that Ukraine has enough potential to hold leading positions in the field of ports in the Black Sea. But achieving this goal requires competent and effective reforms of the industry. In order to develop the concept of reforming of marine industry in Ukraine the article investigates the basic concepts of realization of port activity – English concept and French concept. These concepts are opposite to each other in the way of economic activities and in way of private participation in the port sector. In the article it is discussed, which concept is used in Ukraine and it is studied the possible consequences, risks and benefits from application of English and French concepts in Ukraine. In order to find answers to these questions it is studied and compared freight turnover to GDP ratio in France, UK and Ukraine. Eventually, in the article it is proposed the priority principles of concept development of the port activity in Ukraine according to the national features of the marine industry of Ukraine and in the interests of the state and its citizens.

Keywords: port activities, concept, reforming, privatization, port charges.

Постановка проблеми. Нині в Україні постало питання здійснення системного реформування морських портів. Це спричинено виникненням ряду проблем, пов'язаних з функціонуванням морської галузі. Найбільш вагомими серед них такі: високий ступінь зношення основних фондів портів; часта зміна керівництва в Міністерстві інфраструктури України;

недосконалість нормативно-законодавчої бази, що регулює діяльність морських портів; низький рівень якості транспортних послуг тощо. У зв'язку з цим актуальним є вивчення основних концепцій здійснення портової діяльності та обрання оптимального шляху реформування галузі в Україні.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Аналіз концепцій портової діяльності здійснювали такі вчені, як Буркинський Б.В., Грушевська К.В., Котлубай О.М., Юдіна Н.І. та багато інших.

Постановка завдання. Метою статті є формування основних засад концепції здійснення портової діяльності в Україні. Основними задачами дослідження є аналіз стану портової галузі в Україні, вивчення основних концепцій здійснення портової діяльності, виявлення їх сильних та слабких сторін, ризиків та наслідків їх впровадження в Україні.

Основний матеріал дослідження. В діяльності транспортного комплексу України морські порти займають значне місце. Тільки сума податку на прибуток морських портів оцінюється в розмірі близько 6 % від загальної суми надходжень до держбюджету. Хоча сьогодні державні морські порти є чи не єдиним успішно функціонуючим сектором економіки, їх стан можна охарактеризувати як передкритичний.

Основним натуральним показником виробничої діяльності портів є вантажообіг. Розглянемо його стан у 2015 році. За даними журналу «Порти України» обсяг переробки вантажів у морських портах України в січні-червні 2015 року склав 71 млн. 354 тис. тонн. В основному українські морські порти здійснювали перевалку вантажів на експорт. Як показує статистика, їх частка в загальному вантажообігу за січень-червень 2015 року становитиме 69 %. Всього експортних вантажів було перероблено 49 млн. 201 тис. тонн (падіння на 3,1 % в порівнянні з по-казниками 2014 року). Основні вантажі, що експортуються з України, – хлібні і руда, переробка яких зросла на 13,1 % і 28,8 % відповідно. На їх частку припадає більше половини експортного потоку.

Майже в рівних частках в портах перероблено імпортних і транзитних вантажів. Імпортних вантажів переробили на 34,6 % більше, ніж в 2014 році, – 9 млн. 319 тис. тонн. 82,6 % від загального імпортного вантажопотоку припадає на такі вантажі, як вугілля, руда та вантажі в контейнерах. Перевалка транзитних вантажів скоротилася на 17,6 %, до 9 млн. 741 тис. тонн. Основними вантажами, які йдуть транзитом через Україну, незважаючи на скорочення їх обсягів, залишаються нафтопродукти, вугілля і руда.

У загальному обсязі вантажообігу українських портів 65,8 % припадає на перевалку трьох видів вантажів – руди, хлібних вантажів і чорних металів. За перші 6 місяців 2015 р. майже по всіх видах вантажів відзначається падіння обсягів. Причому найбільше з них – в перевалці нафти (-93,5 %), продовольчих вантажів (-65,4 %), автомобілів (-56,2 %) [5].

На контейнерних терміналах України у першому півріччі 2015 р. було перероблено 261 253 TEU, що на 24,9 % менше порівняно з відповідним періодом минулого року.

Головні причини зниження та дестабілізації вантажообігу:

- втрата експортерами України своїх ринкових позицій у ряді світових товарних ринків;
- розвиток пропускних спроможностей російських портів, в результаті чого їх величина досягла обсягів російських вантажопотоків і надалі збільшуватиметься випереджаючими темпами;
- неадекватні тактичні та стратегічні рішення керівництва Міністерства інфраструктури щодо розвитку портової діяльності і безпосередньо портів, починаючи з 2002-2003 років;
- постійне перетасовування керівних кадрів у цій сфері [3].

Навіть в умовах стабілізації вантажопотоків недовикористана пропускна здатність вітчизняних морських портів становить більше 40 %, тобто приблизно в 2 рази перевищує свій нормальний рівень. Це відноситься переважно до

перевантажувальних комплексів універсального призначення з крановим варіантом робіт, при якому складно досягти високої інтенсивності та відносно низької собівартості, а значить, і задовольнити сьгоднішні вимоги клієнтури [4].

Україна має достатній потенціал для отримання лідерських позицій в галузі портового господарства на Чорному морі. Але досягнення цієї мети вимагає грамотного, ефективного реформування та керівництва галуззю.

В світі існують дві концепції здійснення портової діяльності. Сутність економічних механізмів концепцій проявляється через систему портових зборів.

Найбільш поширеною є англійська концепція, яка з'явилася за часів правління Маргарет Тетчер. Основна ідея цієї концепції полягає в тому, що порти є рівними господарськими суб'єктами та здійснюють свою діяльність на рівних комерційних умовах.

Отже, порти повинні функціонувати на принципах самоопукності. Відповідно, величина портових зборів як основного і у багатьох випадках єдиного джерела коштів повинна будуватися на основі реальних витрат, забезпечувати кошти на покриття всіх річних витрат порту і включати певну частку прибутку [7]. Відповідно до цієї концепції портові збори розглядаються як плата за послуги, а їх величина – як ціна послуги, що включає всі витрати по її наданню. Розширення портів здійснюється не за рахунок державних асигнувань, а за рахунок доходів від портової діяльності. Показовим у цьому відношенні є вислів О'хари, комерційного директора Нью-Йоркського порту: «Ми дуже ретельно аналізуємо наші витрати. При ідентифікованій вартості як бази для обчислення тарифів жоден її елемент не залишився непоясненим. В основі нашої політики лежить принцип не надавати жодну послугу нижче її вартості. У нас немає товарів, що продаються в збиток ... » [8]. Також як приклад можна привести десятки зарубіжних портів, які досягли господарської самостійності завдяки такій політиці портових зборів.

Англійська концепція фінансово-економічної діяльності морських портів, викладена в так званій «Доповіді Рогдаля» [9], виходить з принципу, що морські порти зобов'язані будувати свою виробничо-фінансову діяльність на здорових комерційних засадах, тобто повинні бути орієнтовані на отримання максимального прибутку.

В англійських парламентських актах, що регулюють фінансову діяльність морських портів, прямо вказується, що останні вправі стягувати різні збори і плати з суден і оброблюваних вантажів за умови обслуговування їх портовими засобами. Причому величина портових зборів повинна забезпечувати кошти на покриття всіх річних витрат порту.

Необхідно зазначити, що застосування англійської концепції не виключає фінансову допомогу держави в тих випадках, коли потрібні одноразові великі вкладення, пов'язані із будівництвом капіталомістких об'єктів з великим терміном окупності (каналів, підходів до портів, хвилеломів, під'їзних шляхів всередині портів, басейнів докового типу тощо). Наприклад, в Англії з боку держави передбачено три способи надання такої допомоги портам: державне кредитування, відстрочка платежів з гарантією їх безумовного відшкодування та субсидування (як виняток) [6].

За статистичними даними Департаменту транспорту Великобританії сьогодні в країні працюють 161 порт, при цьому 53 основних, великих портів у 2014 році обробили 98 % вантажообігу країни [11].

За формою власності порти у Великобританії поділяються на 3 групи:

- приватні порти – більшість портів країни належить до цієї групи;
- трастові порти – незалежні статутні органи (кожен з них створений актом парламенту), управляються Радою довіртелів для задоволення потреб користувачів і зацікавлених сторін. Прибуток від діяльності порту направляється на вдосконалення портового обладнання та подальший розвиток порту;

- муніципальні порти – декілька комерційно неактивних портів, за винятком нафтових терміналів у Оркні та Шетланд [10].

Інша концепція – французька.

За цією концепцією порти розглядаються як ланка в єдиному транспортному процесі, як елемент інфраструктури виробництва, їх діяльність є обслуговуючою, тобто такою, що забезпечує ефективне функціонування суб'єктів інших сфер економіки. Можна сказати, що завдання портів полягає у задоволенні потреб країни або прилеглих до порту регіонів у перевезенні вантажів, а основна роль – швидке і якісне обслуговування вантажів і судновласників.

Через те, що економічна діяльність порту має допоміжний характер, спрямований на вирішення більш великих економічних і соціальних завдань, економічні завдання портів знаходяться у великій залежності від особливостей і потреб цих районів. Від порту не очікують прямих доходів, тому що основний економічний ефект дають господарюючі суб'єкти, які діють на території порту, в прилеглому чи в іншому економічному районі. Доходи цих господарюючих суб'єктів з лишком покривають можливі збитки від експлуатації портів.

Ця концепція розглядає лише часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів, тобто ціна портових послуг не відображає повною мірою витрат порту. Розвиток та часткове функціонування портів повинні здійснюватися за рахунок перерозподілу частини прибутку, який утворюється в інших сферах економіки в результаті ефективної діяльності портів. Виникаючий дефіцит коштів повинен компенсуватися за рахунок платників податків, тобто всі або більшу частину витрат з утримання портів бере на себе держава і компенсує за рахунок державного або місцевого бюджетів [6].

Французька концепція розглядає допомогу держави в якості обов'язкової умови ціноутворення портових зборів. В основі її лежить ідея про те, що занадто високі рівні тарифів ускладнюють розвиток міжнародного обміну, тому тарифи не

повинні перевищувати собівартість, тобто порти не повинні отримувати від своїх послуг прибуток [1].

Діяльність портів Франції регламентується спеціальним законом, що має назву Статут морських портів. Відповідно до цього закону, порти за своїм статусом і значенням розділені на три категорії:

- автономні морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави;
- морські порти, що знаходяться під юрисдикцією адміністративно-територіальних утворень Франції;
- державні порти в заморських територіях [2].

Найбільші порти Франції (Марсель, Гавр, Дюнкерк) є автономними. Не дивлячись на фінансову незалежність автономних портів, держава оплачує 80 % певних витрат, таких як: поглиблення дна в акваторії порту, розширення ділянок підходу до порту та зовнішніх гаваней, облаштування берегових захисних укріплень тощо. Також держава фінансує 60 % витрат порту, пов'язаних з утворенням та реконструкцією споруд інфраструктури порту [2].

Вибір моделі здійснення портової діяльності залежить від існуючої конкуренції між портами. При відсутності чи наявності незначної конкуренції порт може зайняти монопольне становище на ринку, від чого постраждають споживачі портових послуг. З метою уникнення подібної ситуації необхідне регулювання з боку держави. Тобто рекомендовано застосування французької моделі. Необхідно зазначити, що у Франції функціонують 3 основних порти, в той час як у Великобританії – 53. Англійська модель застосовується у тих випадках, коли порти знаходяться у конкурентній боротьбі.

Проте не завжди країни дотримуються англійської чи французької концепції у чистому вигляді. Є країни, де обидві ці моделі співіснують. А в деяких, зокрема в Сингапурі, успішно працює державний порт.

Розглянемо, наприклад, як здійснюється портова діяльність у Данії. Тут функціонують:

- Державні порти – підпорядковані безпосередньо міністру транспорту або уповноваженій особі. Вони знаходяться під керівництвом ради порту, призначеної міністром;

- Муніципальні порти – є частиною муніципальної адміністрації і управляються радою у складі муніципалітету;

- Порти – товариства з обмеженою відповідальністю або ті, що частково належать муніципальній владі;

- Незалежні муніципальні порти – є окремими підприємствами, які управляються радою директорів, що обирається радою при муніципалітеті;

- Приватні порти – належать різним юридичним і фізичним особам.

Першим чотирьом категоріям присвоєно статус *Common port*, тобто публічне портове підприємство. Ринкова діяльність цих портів певною мірою обмежена. В якості компенсації вони звільнені від сплати податків, і тільки для незалежних муніципальних портів закон передбачає обов'язкове покриття витрат доходами, в іншому випадку порт може бути переведений в категорію муніципальних і фінансуватися з відповідного бюджету. Тут же виникає питання, а як же наш бюджет буде жити, втративши певну частину податкових надходжень? Проте, якщо зіставити сьогоднішні платежі до бюджету державного і приватного портових секторів, то стає ясно: податкові надходження він і так втратить. Приватні порти Данії не мають статусу громадського порту і функціонують на загальних ринкових умовах [4].

Проаналізуємо ситуацію в Україні.

Ще з часів СРСР портова діяльність розглядалася як елемент інфраструктури виробництва. Планування діяльності портів та їх фінансування здійснювалося з державного бюджету, і сама система портових тарифів була відповідною – не всі витрати порту покривалися відповідними тарифами. Порти входили до складу морських пароплавств, за рахунок яких

фінансували свій розвиток. Пароплавства утримували інші суб'єкти морської інфраструктури виробництва за рахунок своєї діяльності: з одного боку, пароплавства функціонували як елемент інфраструктури виробництва, коли задовольняли потреби економіки в експортно-імпортних та каботажних перевезеннях, а з іншої – як комерційні структури, коли виконували перевезення вантажів іноземних фрахтувальників та отримували прибуток в іноземній валюті. Тобто у радянські часи спостерігалися риси французької концепції здійснення портової діяльності.

Після розпаду СРСР Україна стала на шлях побудови ринкової економіки, що вплинуло на стан портової діяльності. Поступово змінювалися умови господарювання, а починаючи з 2004 року державні порти повинні вносити 50 % прибутку до бюджету.

За загальним правилом, всі портові збори спрямовуються на фінансування робіт по порту, пов'язаних з підтриманням його в експлуатаційному стані і розвитком. Але в Україні ми часто є свідками нецільового використання коштів.

На сьогоднішній день Україна не має стійких вантажопотоків. Конкурентні позиції портів послаблюються з кожним роком все сильніше. В Україні відсутній механізм недержавного регулювання портової діяльності. Нинішнє фінансове становище портів України таке, що майже всі з них не в змозі самостійно фінансувати будівництво об'єктів інфраструктури, тим більше таких, які окупаються протягом тривалого періоду часу. Капітальні вкладення в такі елементи портів виробляються порівняно рідко і, як правило, одноразово.

Як наслідок, виникає питання: «Чи зможе Україна перейти на англійську концепцію здійснення портової діяльності та чи потрібен цей перехід?». Англійська модель нерозривно пов'язана з процесом приватизації портів. Розглянемо можливі ризики та переваги застосування англійської та французької концепції в Україні (таблиця 1).

Таблиця 1

Ризики та переваги застосування
англійської та французької концепції в Україні

Найменування концепції	Можливі ризики для України	Можливі переваги для України
Англійська	Хаотична приватизація	Розширення спектру послуг
	Розвиток портів в протиположних інтересам держави та суспільства	Збільшення вантажообігу
	Використання портів лише в інтересах отримання максимального прибутку	Збільшення ефективності управлінської системи
	Недобросовісна конкуренція	
Виникнення монопольних структур в межах порту		
Французька	Відсутність коштів у держбюджеті на будівництво об'єктів інфраструктури	Використання портів в інтересах держави та суспільства
	Відсутність стратегії розвитку портів	Отримання переваг для держави від виконання портами обслуговуючої функції суб'єктів інших сфер економіки.
	Часта зміна керівництва у Міністерстві інфраструктури України	

Порівняємо рівень портової забезпеченості Франції, Великобританії та України. Для цього знайдемо частку вантажообігу у ВВП. Результати представлені у таблицях 2, 3, 4.

Таблиця 2

Розрахунок частки вантажообігу у ВВП Франції

Рік	Вантажообіг, тис. т	ВВП, млн. євро	Вантажообіг/ВВП*100, %
2010	316 137,00	1 998 481,00	15,82
2011	322 254,00	2 059 284,00	15,65
2012	303 269,00	2 086 929,00	14,53
2013	304 216,00	2 116 565,00	14,37

Таблиця 3

Розрахунок частки вантажообігу у ВВП Великобританії

Рік	Вантажообіг, тис. т	ВВП, млн. євро	Вантажообіг/ВВП*100, %
2010	511 875,00	1 813 331,20	28,23
2011	519 495,00	1 866 018,30	27,84
2012	500 860,00	2 053 612,80	24,39
2013	503 324,00	2 042 895,00	24,64

Таблиця 4

Розрахунок частки вантажообігу у ВВП України

Рік	Вантажообіг, тис. т	ВВП, млн. євро	Вантажообіг/ВВП*100, %
2010	107 642,20	102 388,99	105,13
2011	113 716,10	127 849,41	88,95

2012	150 985,30	133 706,56	112,92
2013	148 178,00	131 768,97	112,45

За результатами проведеного аналізу можна зробити наступні висновки.

Франція та Великобританія мають близький за значенням ВВП, але частка вантажообігу у ВВП Великобританії перевищує аналогічний показник у Франції. Це пояснюється тим, що Великобританія має значно більше портів, які конкурують між собою.

В Україні показник частки вантажообігу у ВВП значно перевищує аналогічні показники у Франції та Великобританії. Це пояснюється низьким рівнем ВВП, а також тим, що державні морські порти є досить успішним функціонуючим сектором економіки. Тим не менш, вже було сказано про передкритичний стан портової галузі, яка потребує реформування. Актуальним є питання зміни форми власності портів, тобто приватизації. Але проводити її можливо лише за умови врахування національних особливостей морської галузі України в інтересах держави та її громадян.

Висновки. Отже, підходи до здійснення портової діяльності у Франції та Великобританії різняться: у Франції портова діяльність є елементом інфраструктури, а у Великобританії – сферою підприємницької діяльності. З цих позицій сьогодні концепцію здійснення портової діяльності в Україні не можна назвати ні французькою, ні англійською. Україна має виробити свій власний підхід, враховуючи національні особливості морської галузі, розташування країни та структуру вантажообігу портів.

Виходячи з того, що морський порт – це не тільки технологічний комплекс, це вузол, де одночасно з виробничою і підприємницькою діяльністю реалізується національна митна і прикордонна політика, забезпечується вирішення інших важливих державних завдань. Нинішнє фінансове та технічне

становище портів України таке, що вони не в змозі самостійно утримувати та розвивати свою портову інфраструктуру. У такому випадку перехід на самофінансування і самоокупність портів необґрунтований і може призвести до втрати багатьох портових потужностей.

Таким чином, портова галузь вимагає від уряду України розроблення комплексної стратегії, що забезпечить задоволення потреб економіки, зовнішньої торгівлі та населення у перевезенні вантажів та забезпеченні безпеки мореплавання в морських портах і на підходах до них шляхом формування інноваційної інфраструктури морських портів, інтеграції їх у транспортні вузли при стимулюючій ролі держави щодо їх комплексного розвитку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Папчинский П.А. Экономические проблемы портового хозяйства. Труды 1-го административно-технического съезда начальников морских торговых портов / П.А. Папчинский. – М.: Транспорт, 1923. – С. 98.
2. Коммерческий кодекс Франции / Предисловие, перевод с французского, дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н.Захватаева. – М.: Волтера Клувер, 2008. – 1272 с.
3. Котлубай А.М. Однажды лебедь, рак и щука приватизировать порты взялись / А.М. Котлубай [Электронный ресурс] режим доступа: <http://www.ukrport.org.ua/ru/component/k2/item/236-aleksej-kotlubaj-odna-zhdy-lebed-rak-da-shchuka-privatizirovat-porty-vzyalis.html>
4. Котлубай А.М. Приватизация в портовом комплексе по-украински: в лоб или по лбу / А.М. Котлубай // 2000. – № 35-36 (746). – 30 октября-5 ноября.

5. Рыженкова Н. Порты Украины нарастили перевалку / Н. Рыженкова // Порты Украины. – № 6 (148). – 2015.
6. Юдина Н.И. Портовые сборы: природа, функции, схемы взимания / Н.И. Юдина // Российское предпринимательство. – № 7(253) / апрель 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://creativeconomy.ru/articles/32041>
7. Bown A.H.J., Bricknell E.A., Flere W.A. Port Economics. Part 8. Administration operation // Dock and Harbour Authority. – 1963. – 43. – № 509. – P. 367-370.
8. O'Hara C.B. Director of Port Commerce. The Port Authority of New York and New Jersey AAPA Convention of November, 1968, Curacao, WWI.
9. Dove Clifford A. Ports Problems That Need Solution. 2 // «Mod Transp. – 92. – № 2362. – 1964.
10. Port privatization in the United Kingdom // Alfred J. and Vincent F.Valentine, 2007 [електронний ресурс] режим доступа: <http://202.114.89.60/resource/pdf/2071.pdf>
11. UK Port Freight Statistics: 2014 / Department for Transport, 26 August, 2015 [електронний ресурс] режим доступа: <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-statistics-2014-final-figures>

Стаття надійшла до редакції 25.05.2016

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач відділу розвитку підприємництва Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **А.І. Бутенко**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри «Економіка підприємства та підприємництво на морському транспорті» **Ю.О. Наврозова**