

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Минакова С.М., Минаков В.М.

На основе узагальненого світового досвіду реструктуризації портової системи, а також економіко-правових та майнових особливостей, які є у сучасній Україні, сформульовані принципи вимог до реструктуризації національної портової системи на основі різних варіантів її роздержавлення.

В условиях постоянно меняющейся бизнес-среды различные преобразования предприятий являются достаточно частой практикой. Следует отметить, что любые действия с организацией сводятся в общем виде или к ее преобразованию, или к ее ликвидации.

Переход к рыночным отношениям, формирование товарных и финансовых рынков, а также конкуренция, предъявляют новые жесткие требования к предприятиям. Происходят глубокие изменения структуры и технологии производства, управления хозяйственными процессами и сбытом продукции, и в конечном итоге улучшаются финансово-экономические показатели. В некоторых случаях, не справляясь с предъявляемыми требованиями современного рынка, предприятия приходят к такому состоянию, когда для выживания необходима реструктуризация. Другие же предприятия, успешно функционируя в процессе своего развития, приходят к необходимости перейти на качественно новый уровень посредством, опять-таки реструктуризации. При реструктуризации малого предприятия достаточно составить проект реструктуризации, а для большого предприятия, которым, например, является порт, необходимо выработать систему программ реструктуризации, объединяющую несколько проектов и возможных вариантов решения данной задачи. Разработка основных подходов к решению данной задачи и является **целью** настоящей статьи.

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.

В 21 – м столетии видны радикальные изменения в деловых базовых основных портовых операциях. Все больше и больше, интенсивная глобальная конкуренция способствует изменениям в целях участников интернациональной логистики, включающей порты, заниматься коммерцией в будущем.

Инновационные системы и новая технология радикально изменят требования для инфраструктуры порта и увеличат степень специализации, поднимая финансовые части инвестиций порта и потребность в узкоспециализированной рабочей силе.

Перестройки и консолидации среди пользователей порта и поставщиков обслуживания порта продолжатся, закладывая нечеткую основу игроков, с которыми порты сотрудничают. Изменения в образцах распределения и в структуре морской географии все более и более создадут иерархию портов, и некоторые исторические порты перемещены во внутренние участки страны. Экологические и проблемы безопасности заставят порты обеспечивать выполнение правил и отвечать определенным требованиям, с помощью необходимых средств, которые, возможно, не имеют ни одной коммерческой окупаемости инвестиций.

В наши времена Международная торговля стала значительным двигателем экономического роста стран. Она объединила все национальные экономики в мировую экономическую систему, жизненно важная связь в которой выполняет сеть торговых перевозок. Нужды торговли все время возрастают, поэтому возникают изменения в объеме и номенклатуре товаров обмена, увеличиваются требования к скорости их перевозки, доставке товаров в точно обусловленный срок (just in time) и других параметров качества транспортной продукции. Отсюда изменения в организации и методах перевозок, особенно на морском транспорте, на который в наши дни приходится 90 % всего объема мировой торговли.

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 до коммерческой политики в деятельности портов. Один из них - приватизация, второй - корпоратизация (создание корпоративной структуры).

В пользу приватизации некоторых портовых функций ЮНКТАД высказала три основных аргумента:

- расширение спектра услуг клиентам и увеличение грузооборота;
- увеличение и облегчение финансирования портовых сооружений и оборудование;
- повышение эффективности управленческой деятельности.

Однако, 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.

Поэтому можно сделать вывод, который в портовой области лучше придерживаться принципа "выборочной приватизации". Для этого следует хорошо выучить каждую портовую функцию и четко определить, которую из них будет выполнять государственный сектор, а которую частный.

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.

Для учета кардинальных изменений, которые имеют место в мировой портовой системе, современные порты предлагается разделять на три поколения. Это деление базируется не на размерах или географическом положении порта, не на его принадлежности к государственному или частного секторов, а на следующих критериях:

- политика, стратегия и общая позиция в деле перспективного развития порта,
- масштабы и размах деятельности порта, особенно в области информации, т.е. инфраструктуры порта.
- диверсификация и гибкость в предоставлении услуг по обзору по требованию клиентов;
- интеграция в мультимодальные транспортные системы с целью организации надежной транспортной цепочки от грузоотправителя к грузополучателю.

Действие глобализации на порты есть одной из ключевых причин эволюции портовой системы. Тогда как порты всегда были важными узлами в системе логистики, глобализация производства, заострила потребность в портах, сделала их частью в системе снабжений и дало портам уникальную

возможность стать юридическими лицами, которые прибавляют стоимость. Порт - интерфейс между межконтинентальным транспортом и производственным и распределительным секторами. Его способности и эффективность могут делать значительное влияние на местонахождение завода или центра распределения, и часто определяет, или может местный производитель конкурировать глобально или на местах с другими производителями. Основным для портов есть необходимость затронуть потребности их клиентов и помочь им в улучшении их конкурентоздатных положений, т.е. необходимо предоставлять услуги из низших цен и обеспечивать эффективность осуществления услуг порту.

Для решения аналогичных проблем в мире, в последнее время, применяются те или другие варианты приватизации портов. По определению практически всех международных компетентных организаций (ЮНКТАД, ЕК и других) именно приватизация способна обеспечить поступление инвестиций в объеме необходимом для развития портов, решить проблемы коррупции и непрофессионализма руководства и обеспечить высокий уровень качества услуг, которые предоставляются портами. При этом, однако, в мире продолжают существовать два варианта концепции осуществления портовой деятельности. По наиболее распространенному английскому варианту, порты являются равными среди равных хозяйствующих субъектов и на одинаковых для всех коммерческих условиях осуществляют свою хозяйственную деятельность. По французским вариантам порты - элемент инфраструктуры производства и их деятельность есть обслуживающей, которая должна обеспечить эффективное функционирование субъектов других сфер экономики и, поэтому, развитие и частично повседневная деятельность портов должны осуществляться за счет перераспределения части прибыли, которая получается в других сферах экономики, через систему налогообложения и бюджетное финансирование. Существуют страны, где оба варианта концепции сосуществуют.

В украинском законодательстве разгосударствления понимается как преобразование государственных предприятий в предприятия, которые базируются на негосударственных формах собственности - акционерные общества, частные малые предприятия, кооперативы и т.п.. Приватизация по Закону Украины "О приватизации имущества государственных предприятий" определяется как отчуждение имущества, которое находится в общегосударственной, республиканской и коммунальной (муниципальной) собственности в пользу физических и негосударственных юридических лиц.

Разгосударствление, как более широкое понятие, включает к своему составу 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.

Коммерциализация деятельности предприятий в процессе разгосударствления следует рассматривать как важный элемент формирования рыночных отношений при сохранении по разным причинам государственного

сектора. Последнее теоретическое положение следует учитывать при формировании принципов разгосударствления и приватизации в морских портах в связи с наличием в них значительного количества административных функций.

Возможно 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 разгосударственных и приватизированных функций, принцип скользящей (поэтапной) приватизации, экономический контроль со стороны государственных органов за деятельностью созданных хозяйственных и управленческих структур и принцип сохранения единства портовой транспортно-производственной системы.

Все перечисленные принципы принципов разгосударствления и приватизации морских торговых портов представим в виде схемы (рис. 1)



Рис 1. Принципы разгосударствления и приватизации морских торговых портов

Прежде чем приступать к разгосударствлению и приватизации порта как сложной комплексной транспортно-производственной системы следует определить ее структуру, выяснить позицию на рынке портовых услуг, оценить

влияние экономических и технико-технологических факторов на финансовое состояние составных элементов портовой системы, выполнить анализ их производственной и финансовой деятельности, методов управления, маркетинговой деятельности и т.п.. 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 их структура обуславливается масштабами деятельности и уровнем специализации. Однако, в целом, выделяются две основных группы:

- связанные с формированием грузопотоков, которые обеспечивают погрузочно-разгрузочные работы;

- исполняющие виртуальные и сервисные услуги и работы.

Общей закономерностью является функциональная деятельность частных агентских, экспедиторских, брокерских и других компаний.

Могут образовываться представительства банков, страховых компаний, предприятия сферы обслуживания.

На базе производственных (эксплуатационных) структурных подразделов порта формируются стивидорные, терминальные и другие компании. Они образованы при участии владельцев груза и стратегических инвесторов. Их экономическая самостоятельность в условиях конкуренции определяет принципы и параметры формирования тарифной политики и стратегии лидерства по затратам [39].

Все производственные вспомогательные подразделения выбирают форму собственности, которая более всего отвечает конкурентным условиям формирования и реализации продукции, работ или услуг.

Содержание интеграции, совершенствование организационных структур укладывается в снижении затрат и повышении экономической эффективности функционирования. Необходимо обеспечить полную и эффективную реализацию функций управления предприятиями транспорта в рыночной экономике, которые более всего полно выражены в форме:

- концентрации государственных органов на политических аспектах стабильности национального транспорта;

- отхода от директивно-распорядительских функций;

- концентрации усилий работников министерств на анализе внешней ситуации и экспертизе действий конкурентов;

- оптимизации экономических решений в планах перспективного развития флота и портов;

- контроля и регулирования состояния предприятия относительно динамики рынка транспортных услуг.

Приведенное позволяет утверждать, что в качестве первого принципа разгосударствления и приватизации морских торговых портов следует считать планомерность, т.е. процесс разгосударствления и приватизации должен осуществляться на основании тщательно разработанной комплексной программы (плана).

Следует иметь в виду, что процессы приватизации могут привести к появлению монопольных и олигопольных структур, которые будут стараться

отстранить конкуренцию на рынке портовых услуг. Усиление акцента на прибыль, а не на развитие производства, может привести к возникновению конфликтных ситуаций с клиентурой порта. Приватизация, в этом случае, может привести к экономии для оператора, а пользователя портовых услуг.

Поэтому при принятии решения положить некоторые функции, которые связаны с работой порта, на частный сектор, а не на государственный, государство должно руководствоваться критерием повышения эффективности работы портовой системы с целью выполнения тех задач, которые стоят перед ней. Т.е. необходимый научный подход к обоснованию целесообразности приватизации, а не осуществлять ее любой ценой. Отсюда вытекает второй принцип разгосударствления и приватизации портовой системы - научная обоснованность и экономическая целесообразность.

Одним из критериев есть повышение эффективности работы порта с целью выполнения задач, которые стоят перед ним. Некоторые порты, зітхнувшись с многочисленными трудностями, считают, что только приватизация может решить их проблемы. Тенденция коммерциализации некоторых портовых функций появилась соответствующей реакцией на все большее вмешательство государства в процесс управления. Государство стало брать на себя решения оперативных и коммерческих задач, используя при этом слишком административные и бюрократические методы. В то же время считаем необходимым предостеречь от ошибок и повальной приватизации портов, от стремления провести ее любой ценой.

Значительное внимание процесса разгосударствления портов уделяют некоторые финансовые и консалтинговые организации, в том числе Мировой банк реконструкции и развития, которое непосредственно для решения таких задач разработал так называемый „инструментарий реформы портов”, обобщающая схема которого приведена в приложении Б. Особенностью этого инструментария является комплексная оценка необходимости проведения соответствующих действий, которые разрешают сделать положительные, или отрицательные выводы относительно следствий трансформации собственности порта.

Исходя из этого Инструментария, стратегической линией приватизации портов должна стать так называемая "выборочная приватизация". При этом необходимо тщательно выучить каждую функцию, которую выполняет порт, выходя, прежде всего из того, что порт (морские ворота) это основное место и средство обеспечения внешнеторговых связей и реализации транзитного потенциала Украины. И именно из этих позиций следует определить, которые из портовых функций и в какой форме должны остаться в сфере государственного управления или контроля. Эти функции и определяют сферу компетенции государства по управлению портами.

Таким образом, принцип «избирательной, скользящей приватизации», который допускает использование проведенного разделения функций, глубокое изучение каждой из них и выявление, какие из функций и на каком этапе развития, экономики страны должны выполняться непосредственно государственными органами, какие - портовыми властями, а какие - частными (коллективными, совместными) операторами. В мире наблюдается тенденция расширения участия частного сектора в работе и развитии портов.

Для реализации принципа оптимального распределения функций между государственным и частным секторами экономики порта в портовом хозяйстве и береговых обслуживающих организациях необходимо разделить коммерческую деятельность и государственные функции. Подразделы, которые ведут коммерческую деятельность, должны рассматриваться как объекты первоочередной приватизации, а подразделы, которые реализуют государственные функции (обеспечение нормальных судоходных условий, государственный контроль за судоходством, выполнение аварийно-спасательных работ, обеспечение экологической безопасности и тому подобное), должны находиться под управлением государства и частично финансироваться за счет государственного бюджета.

Профессионализм в выборе модели разгосударствления функций, которые наиболее эффективно может выполнять частный сектор, состоит в объединении коммерческих интересов частного бизнеса с национальными интересами. Следует обеспечить и то, чтобы избранная форма собственности и тип организационно-экономической структуры предприятий разрешал бы оперативно реагировать на непостоянные внутренние и внешние условия функционирования портов.

Принцип эффективности осуществления разгосударственных и приватизированных функций заключается в умении достичь наибольшего эффекта от разгосударствления и приватизации, в способности определить такое соотношение между перечисленными группами функций, чтобы оно наилучшим образом отвечало национальным интересам. Ошибки в этом деле могут иметь значительные отрицательные следствия.

После определения функций, которые следует разгосударствить необходимо установить те эксплуатационные, технические, экономические и финансовые условия, которые должны быть достигнуты путем проведения разгосударствления и по-новому определить миссию порта, как обновленной хозяйственной структуры.

Также, 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 обеих секторов 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.

Приватизация некоторых важных портовых функций (особенно погрузочно-разгрузочных работ, экспедирование грузов, агентирование судов, снабжение продовольственных и материальных ресурсов) должна сопровождаться мероприятиями по обеспечению свободной конкуренции. В противном случае на рынке портовых услуг может возникнуть монополия структура, которая будет препятствовать эффективному выполнению соответствующих функций.

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 результату. 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 скользкой (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.

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 концессионных или других платежей, 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.

Последним, но, с нашей точки зрения, важнейшим есть принцип сохранения единства портовой транспортно-производственной системы.

Разгосударствление и приватизация ни в каком случае не должны создавать условия для нарушения нормального производственного процесса, который осуществляется в портовой зоне.

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

Литература

1. Мазур И. И., Шапиро В. Д. Реструктуризация предприятий и компаний: Учебное пособие для вузов / Под общ. ред. И. И. Мазура. – М.: ЗАО “Издательство “Экономика”, 2001. – 456 с.
2. Економіка підприємства: Підручник / За заг. ред. С.Ф. Покропивного. – Вид. 2 – ге, перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 528 с., іл.
3. Бойчик І. М., Харів П.С., Хопчан М.І., Піча Ю.В. Економіка підприємства: Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів I – IV рівнів акредитації. Друге видання, виправлене і доповнене – К.: «Каравела»; Львів: «Новий світ – 2000», 2001. – 298 с.
4. Кібік О. М. Економіка портового господарства: Навчальний посібник. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
5. Тренев В. Н., Ириков В. А. и др. Реформирование и реструктуризация предприятия. Методика и опыт. М., 1998. – 356с.
6. Евтушенко Е. В. Реформирование концепции и механизмов реструктуризации предприятий нефтеперерабатывающего и нефтехимического профиля. - Днепропетровск: Наука и образование, 2004. - 169 с.
7. Степанов О. М. Стратегічне управління розвитком морського порту: Монографія. – Одеса: Астропринт, 2005. – 328 с.
8. Тарасюк Г. М. Управління проектами: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. – К.: Каравела, 2004. – 344с.

Abstract

S. Minakova, V. Minakov

Economic basis of Ukrainian sea trading ports restructuring

Article presents the main principles, economic and legislative requirements regarding of the restructuring of ports system of Ukraine.