

УДК 656.615.003.008.8

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

Афанасьева О. К., ассистент (ОНМУ)

Сучасний стан української портової інфраструктури вимагає істотних інвестицій. Як інструмент залучення засобів пропонується використовувати концепцію державно-приватного партнерства (ДПП). У статті проаналізовані існуючі моделі ДПП, визначено, що у вітчизняному портовому бізнесі доцільно використовувати концесію. Розглянуті показники ефективності інвестицій, які виступають у вигляді цільових установок учасників ДПП.

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими задачами. Морские порты Украины относятся к предприятиям инфраструктурных отраслей, которые не могут быть приватизированы ввиду обеспечения стратегической, экономической и социально-политической безопасности государства.

С другой стороны, при действующей бюджетной политике морские порты не имеют достаточного объема собственных средств, позволяющих обеспечивать в них простое и расширенное воспроизводство. В тоже время бюджетные средства на эти цели не выделяются.

Это вызывает необходимость поиска возможных вариантов привлечения инвестиций в морские порты в целях их полноценного развития, с учетом интересов государства и потенциальных инвесторов.

Для того чтобы разрешить это противоречие в хозяйственной практике за рубежом используется концепция государственно-частного партнерства (ГЧП, Public-Private Partnership - PPP).

Анализ последних публикаций, выделение нерешенной проблемы. Теория и практика применения инструмента ГЧП была рассмотрена во многих работах отечественных и иностранных исследователей [2-4, 9-12]. В них всесторонне затрагивались вопросы определения понятия государственно-частного партнерства, его форм, преимуществ и недостатков, целей, которые ставят перед собой стороны партнерства, опыта применения в различных отраслях народного хозяйства. В тоже время в научных работах не нашли полного отражения вопросы, связанные с выбором эффективной формы партнерства в морских портах, а также проблема согласования интересов инвесторов в рамках ГЧП.

Цель статьи. Исследование состояния украинских морских портов, выявление стратегических направлений их развития, а также выбор и обоснование эффективной формы привлечения инвестиций в рамках государственно-частного партнерства, с учетом согласования

интересов сторон.

Изложение основного материала исследования. Деятельность украинской портовой отрасли характеризуется устойчивыми темпами роста грузооборота. При чем значительная часть в динамичном развитии отрасли принадлежит частным стивидорным компаниям (грузооборот всех портов и терминалов в 2008 году на 47,7 % обеспечен частным сектором, грузооборот морских портов – на 25 %). При этом в порту Одесса на частные стивидорные компании приходится около 70 % всего грузооборота, в порту Николаев – около 60 %.

Вместе с тем основной проблемой в деятельности морских портов является повышенная степень изношенности основных фондов (для кранового хозяйства 94,6 %), дефицит производственных мощностей для перевалки грузов, а также несоответствие специализации и технической оснащенности инфраструктуры объемам внешнеторговых и транзитных грузопотоков [6].

Отсюда возникает необходимость в привлечении значительных инвестиций в развитие портового хозяйства. По оценкам Министерства транспорта и связи для развития инфраструктуры украинских морских портов на период 2008-2015 гг. необходимо 10 млрд. долларов [4].

Существенной особенностью и проблемой действующей системы инвестирования в развитие морских портов является специфическая структура источников инвестиционных ресурсов. Возможны следующие источники финансирования инвестиций:

- собственные (нераспределенная прибыль, накопленная амортизация);
- заемные (кредиты банков и кредитных организаций, займы других организаций);
- бюджетные средства;
- средства, полученные безвозмездно от других организаций;
- средства, полученные в рамках долевого участия в объекте инвестирования.

На практике основными участниками инвестиционной деятельности в украинских морских портах выступают администрации портов и

стивидорные компании. Другие хозяйствующие субъекты не задействованы, поскольку не созданы условия для их экономической заинтересованности.

Частные стивидорные компании привлекают капитал, в том числе и иностранный, материнских компаний. Например, компания "Авлита" (п. Севастополь) инвестировала около 40 млн. долл., "Укртрансконтейнер" (п. Ильичевск) порядка 80 млн. долл., "Трансинвестсервис" (п. Южный) свыше 120 млн. долл., а "ГПК - Украина" (п. Одесса) около 40 млн. долл. [4].

Еще одним источником финансирования развития украинских портов может быть Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Так, кредит в размере 26,7 млн. евро выделен Ильичевскому порту на 15 лет для развития инфраструктуры и приобретение современного перегрузочного оборудования для терминала по перевалке генеральных грузов.

Специфика деятельности морских портов обуславливает необходимость систематизировать существенные особенности процесса финансирования инвестиционных проектов по развитию портовой отрасли:

- 1) Высокий уровень государственного регулирования инвестиционной деятельности морских портов (любой инвестиционный договор, должен быть одобрен Кабинетом Министров).
- 2) Повышенная сложность разработки инвестиционных проектов, связанная с необходимостью детального обоснования экономической целесообразности и ожидаемой

эффективности проекта для всего народнохозяйственного комплекса.

3) Инвестиционные проекты по созданию и развитию портовой инфраструктуры дорогостоящие, требуют больших капиталовложений, соответственно имеют большой срок окупаемости;

4) Взаимоотношения государства и инвестора четко не отрегулированы отечественным законодательством [7].

В качестве инструмента привлечения инвестиций в развитие портового хозяйства целесообразно применение концепции государственно-частного партнерства.

В современном понимании ГЧП - это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности [3].

Анализ мирового опыта в реализации проектов с применением механизмов ГЧП позволяет выделить базовые модели (формы) партнерства с присущим каждой из них специфичным соотношением форм организации, финансирования и кооперации (табл. 1).

Выбор модели ГЧП производится в зависимости от того, в каких сферах реализуется соглашение. Если рассматривать мировой опыт реализации партнерских проектов, то можно констатировать, что в конкретных отраслях определенные модели имеют наибольшую эффективность.

Таблица 1

Модели государственно-частного партнерства

Модель	Сфера применения	Собственность	Управление	Финансирование
Модель контракта	Оказание общественных услуг, поставка продукции для государственных нужд	Частная/ государственная	Частное	Частное
Модель лизинга	Аренда частным сектором государственных сооружений, производственного оборудования	Государственная	Частное/ государственное	Частное/ государственное
Модель соглашения о разделе продукции	Поиски, добыча минерального сырья на участке недр за счет частных средств с последующим разделом продукции	Государственная	Частное	Частное
Модель кооперации	Создание совместных ГЧ предприятий, принятие решений с учетом взноса каждой из сторон	Частная/ государственная	Частное/ государственное	Частное/ государственное
Модель концессии	Осуществление крупных, капиталоемких проектов	Государственная	Частное/ государственное	Частное

Привлечение инвестора в украинские порты происходит в основном с использованием такого варианта государственно-частного партнерства как совместная деятельность (модификация модели

кооперации) с частными стивидорными компаниями, которые заинтересованы в расширении производственных мощностей портов в предпринимательских целях.

В тоже время целесообразнее применение модели концессии, которая представляет собой систему отношений между государством (концедентом) и частным юридическим или физическим лицом (концессионером), возникающую в результате предоставления концедентом концессионеру прав пользования государственной собственностью по договору, за плату и на возвратной основе, а также прав на осуществление видов деятельности, которые составляют исключительную монополию государства [5].

В портовой отрасли в концессию может быть отдан ряд перегрузочных комплексов, причальный фронт, требующий восстановления, недогруженные судоремонтные заводы, железнодорожное хозяйство, строящиеся в тех портово-промышленных зонах, где нет подъездных путей к портам.

Для морских портов Украины концессии - наиболее перспективная и комплексная модель партнерства. Во-первых, они, в отличие от контрактных, арендных и иных отношений, несут долгосрочный характер, что позволяет обеим сторонам осуществлять стратегическое планирование

своей деятельности. Во-вторых, в концессиях частный сектор обладает наиболее полной свободой в принятии административно-хозяйственных и управленческих решений, что отличает их от предприятий совместной деятельности. В-третьих, у государства в рамках как концессионного договора, так и законодательных норм остается достаточно рычагов воздействия на концессионера в случае нарушения им условий концессии, а также при возникновении необходимости защиты общественных интересов. В-четвертых, государство передает концессионеру только права владения и пользования объектом своей собственности, оставляя за собой право распоряжения ею.

В зависимости от объема передаваемых частному партнеру правомочий собственности, инвестиционных обязательств сторон, принципов разделения рисков между партнерами, ответственности за проведение различных видов работ, в т.ч. строительство, эксплуатация, управление и пр., схемы концессии можно сгруппировать таким образом (табл. 2).

Таблица 2

Варианты концессионных договоров

Схема	Права и ответственность концессионера	Модификация схемы
BOT (Build, Operate, Transfer)	Строительство объекта за свой счет и на свой риск, эксплуатация, передача объекта государству.	ROT (Rehabilitate, Operate, Transfer). Реконструкция уже существующего объекта, управление, передача.
BTO (Build, Transfer, Operate)	Строительство объекта, передача в собственность государству, эксплуатация объекта	
BOOT (Build, Own, Operate, Transfer)	Строительство объекта, пользование и владение в течение срока, передача государству.	BOO (Build, Own, Operate) Строительство, управление, владение на постоянной основе
BOMT (Build, Operate, Maintain, Transfer)	Строительство, эксплуатация объекта, обслуживание (текущий ремонт), передача.	
DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer)	Проектирование объекта, строительство, владение, управление, передача государству.	DBFO (Design, Build, Finance, Operate). Проектирование, строительство, финансирование объекта, эксплуатация.
BBO (Buy, Build, Operate)	Покупка, строительство (восстановление или расширение существующего объекта), управление.	

Основной проблемой в рамках ГЧП является согласование интересов сторон. Поэтому необходимо четко определять цели, которые преследуют партнеры, а эффективность осуществляемых инвестиций рассматривать, с позиций какого участника инвестиционного процесса оценивается проект (государство, портовые власти, инвестор, оператор проекта, стивидорная компания) [1].

Стороны государственно-частного партнерства могут преследовать цели получить дополнительную прибыль или максимальную прибыль на вложенный

капитал, увеличить поступления в бюджет или повысить уровень доходов, обеспечить независимость внешнеэкономических связей или эффективное участие в международном разделении труда [8].

Проблему выбора критерия и определения системы показателей эффективности инвестиций следует рассматривать не только с точки зрения инвесторов, но и в плане оценки различных видов категории эффективности (табл. 3).

Таблиця 3

Оценка эффективности инвестиционного проекта (с учетом интересов участников ГЧП)

Этап	Вид эффективности	Показатель эффективности
1. Эффективность проекта в целом	Общественная эффективность	Валовый национальный продукт, занятость и уровень доходов населения, участие в международном разделении труда.
	Коммерческая эффективность	Чистая дисконтированная прибыль; внутренняя норма рентабельности; срок окупаемости; потребность в дополнительном финансировании; взвешенная средняя стоимость капитала; стоимость капитальных активов
2. Эффективность участия в проекте	Эффективность для участников	Конкурентоспособность предприятия, рост доходов смежных предприятий, международная интеграция, экологическая безопасность
	Региональная, отраслевая эффективность	Поступления в бюджеты различных уровней в виде налогов, акцизов, пошлин, доходов от лицензирования, конкурсов, тендеров.
	Бюджетная эффективность	

Оценка соответствия инвестиционного проекта разнообразным интересам достигается путем определения нескольких видов эффективности по проекту в целом и для отдельных участников, а для оценки используется совокупность показателей эффективности проектов.

Выводы. Современное состояние украинской портовой отрасли требует существенных инвестиций в развитие инфраструктуры. В качестве инструмента привлечения финансовых средств предлагается использование государственно-частного партнерства. Учитывая специфику инвестиционных проектов в портовом бизнесе, наиболее целесообразно из существующих моделей ГЧП использовать концессию. Определены показатели эффективности инвестиций, которые выступают в виде целевых установок участников ГЧП.

В дальнейших исследованиях необходимо, используя расчетные методы, определить форму концессии, которая дает возможность с максимальной эффективностью реализовывать интересы сторон государственно-частного партнерства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Афанасьева О.К. Критерии эффективной реализации отношений собственности в морских портах // Развитие методов управления и хозяйствования на морском транспорте: Сб. научн. трудов. – Одесса: Изд-во ОНМУ, 2005. - №23. – С. 36-44.
2. Белицкая А.В. Правовые формы государственно-частного партнерства в России и

зарубежных странах // Государство и бизнес. – 2009. – №2 (20). – С. 17-22.

3. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления // Транспорт России. – 2008. - № 3. – С. 15-17.

4. Государственно-частное партнерство и развитие портов Украины. Материалы круглого стола – <http://trans-port.com.ua/index.php?newsid=996>

5. Закон Украины «О концессиях» // Ведомости Верховной Рады. – К., 1999. - №41. – С.25-29.

6. Ильницький К. Волны портовых кризисов. Миф о резерве мощностей // Зеркало недели. – <http://www.zn.ua/2000/2675/62850>.

7. Кифак А. Кто управляет нашими портами? // Порты Украины. – 2008. - №9. – С. 25-26.

8. Краев В.И., Пантина Т.А. Экономическая оценка инвестиций на водном транспорте. – Спб.: Изд-во СПбГПУ, 2003. – 299 с.

9. Морозов А.Ю. Финансирование инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры морских портов. Автореф. дисс. к.э.н. – М., 2007. – 32 с.

10. Ницевич А.А. Частные инвестиции в портах Украины // Порты Украины. – 2006. - №3. – С. 15-18.

11. Хардина Ю.В. Государственно-частное партнерство в трансформирующемся российском обществе (политический аспект). Автореф.дисс. к.п.н. – М., 2007. – 23 с.

12. Juhel M.H. Globalization and Partnership in Ports: Trends for the 21st Century. – <http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf>.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМУ Махуренко Г.С.
 Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Плетникова И.Л.*