

## ВПЛИВ ПРИВАТИЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

**Мальцев М. М.**

Досліджено, як відбувалася приватизація в Україні за галузями. Дана оцінка сучасним процесам приватизації підприємств морського транспорту України. Аналіз використання інвестицій по основним морським портам України доводить, що по всім підприємствам відбулося зростання інвестиційних вкладень. Доведено, що характерне існування статистично значимої кореляційної залежності між зростанням інновації і зростанням інвестиції, що свідчить про спрямованість інвестиційної діяльності на підприємствах із високою інноваційною активністю. Рекомендовано дії, дотримання яких забезпечить збереження потенціалу портового комплексу України та ефективне входження портів у європейські транспортні мережі.

Исследовано, как происходила приватизация в Украине по отраслям. Дана оценка современным процессам приватизации предприятий морского транспорта Украины. Анализ инвестиций по основным морским портам Украины показал, что по всем предприятиям произошёл рост инвестиционных вложений. Доказано, что характерно существование статистически значимой корреляционной зависимости между ростом инноваций и ростом инвестиций, что свидетельствует о направленности инвестиционной деятельности на предприятиях с высокой инновационной активностью. Рекомендованы действия, выполнение которых обеспечит сохранение потенциала портового комплекса Украины и эффективное вхождение портов в европейские транспортные сети.

Privatization in different branches of industry in Ukraine was studied. The estimation of modern processes of privatization of Ukrainian enterprises of sea transport was given. The investment analysis of the main sea ports of Ukraine has shown that there has been a growth of investments at all the enterprises. It is proved that the existence of a statistically significant correlation dependency between innovation growth and investment growth is typical, which indicates the direction of investment activity at enterprises with high innovative activity. The actions that will ensure the preservation of the Ukrainian seaport complex potential and the effective entry of the ports into the European transport networks are recommended.

Мальцев М. М.

асп. каф. МБА ДВНЗ ПДТУ

ДВНЗ ПДТУ – Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь.

УДК 656.61.001.76:338.246.025.88

**Мальцев М. М.**

## **ВПЛИВ ПРИВАТИЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Морський транспорт є одним з найбільш економічно-вигідних секторів економіки. Доходи від діяльності морських і річкових портів як в Україні, так і в інших країнах світу є важливим джерелом поповнення державного та місцевого бюджетів. Транспортний сектор України на нинішньому етапі свого розвитку задовольняє лише базові потреби економіки й населення. Сьогодні Україна потребує оптимізації управління всіх ланок транспортного господарства. Перелік обґрунтувань цього є достатньо вагомим. Саме тому варто проаналізувати всі можливі альтернативи, тим більше, що світовий досвід демонструє різні варіанти вирішення цих проблем. Адже морські та річкові порти виступають з одного боку як важливі транспортні вузли, а з іншого – як привабливі сфери для здійснення господарської діяльності. Неможливо не вказати на значущість морських портів України для економіки міста, в якому знаходиться морський порт.

Аналіз останніх досліджень та публікацій доводить, що питаннями розвитку морських портів України займаються багато науковців і практиків, зокрема Т.О. Цабієва, С.В. Ільченко, О.О. Карпенко, В.М. Мірошко, О.В. Меркт. Незважаючи на вагомий внесок цих авторів в розробку методичних засад стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі, невирішеною є проблема впливу приватизаційних процесів на здійснення інновацій.

Метою роботи є дослідження напрямів розвитку портової галузі України за рахунок здійснення приватизації

В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку форм і методів підвищення ефективності функціонування морських портів, виявлення та дослідження причин, які гальмують реформування транспортного комплексу. Зазначають, що проблема підвищення ефективності морського транспорту, управління вантажопотоками, організації транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників є головним завданням не лише розвитку морського транспорту, а й забезпечення можливості існування морського сектору економіки як такого. За даними фахівців Мінінфраструктури, портова галузь України потребує залучення близько 25 млрд. грн. інвестицій [1]. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 року [2]. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. Саме його прийняття сприяло приватизації підприємств морського транспорту України.

Аналіз здійснення приватизаційних процесів в інших секторах економіки доводить, що однією з основних цілей було зростання інвестицій. Як правило, зростання інвестицій в основний капітал передують зростанню економіки, і, в свою чергу, зростаюча економіка стимулює зростання інвестицій. Зростання інвестицій в українській економіці почалося з 1998 року і у якійсь мірі обумовило зростання економіки. Це, насамперед, відносилось до найбільш глибоко приватизованих галузей:

- харчової промисловості, де зростання виробництва почалося з 1999 року, а зростання інвестицій із 1998;

- машинобудування, де зростанню виробництва, що почалося із 2000 року, передувало зростання інвестицій з 1998 року;

- деревообробної і целюлозо-паперової галузі, де зростанню виробництва, що почалося із 1998 року, передувало зростання інвестицій з 1997 року.

Таким чином, для галузей із високою глибиною приватизації характерною була класична схема: випереджальне зростання інвестицій у порівнянні зі зростанням виробництва.

Дещо інакше складалася ситуація в металургії, де зростання виробництва почалося ще у 1996 році, а зростання інвестицій тільки з 1998 року, коли галузь після короткочасного підйому знову зіткнулася зі спадом виробництва. Металургійна галузь, в основному, приватизована, проте глибина приватизації металургійних підприємств, як правило, невисока, бо держава зберігає блокуючий або контрольний пакет акційних підприємств. Металургійні підприємства мають високу капіталомісткість, а тому, в умовах відсутності дешевих кредитних ресурсів і слабких можливостей кредитування великих підприємств банківською системою України, вони спочатку повинні самостійно нагромадити значні засоби для інвестицій. У формуванні інвестиційної політики таких підприємств важливу роль відіграє наявність великого державного пакету їх акцій. З одного боку, курівництво таких підприємств намагається скористатися підтримкою держави для одержання банківських кредитів або інвестицій ззовні, а з іншого боку не впевнене в тому, наскільки самостійно зможе в довгостроковій перспективі управляти своїми підприємствами, а тому не особливо поспішає оновлювати основні фонди за рахунок самоінвестування.

Істотно відрізнялася від глибоко приватизованих галузей ситуація в галузях, де основна частина фондів належить державі. Так, наприклад, в електроенергетиці зростання інвестицій почалося ще в 1998 році, а зростання виробництва лише в 2001 році; при цьому зростання виробництва було дуже незначним у порівнянні зі зростанням інвестицій. У нафтовидобувній галузі зростання інвестицій, при цьому досить значне, спостерігається з 1998 року, а зростання нафтовидобутку (включаючи газовий конденсат) почалося лише в 2003 році [3].

На відміну від приватизаційних процесів в промисловості, приватизація на підприємствах морського транспорту почалася набагато пізніше. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України». Після прийняття закону про порти було створено Адміністрацію морських портів (АМПУ) з філіями на місцях. Їм на баланс перейшло все стратегічне майно (підхідні канали, акваторії, причали, системи навігації, загальні комунікації). І воно не підлягає приватизації. Перевантажувальні потужності (склади, крани, побутові будиночки, їдальні, мала механізація та інша техніка) залишилися на балансі держпідприємств – морських торговельних портів. От навколо цього майна й ламаються нині списи. Це третина всіх наявних перевантажувальних потужностей у портах – їхня зношеність на сьогодні у середньому по галузі на рівні 80%. Ще дві третини – власність приватних компаній.

У Стратегії розвитку морського транспорту на період до 2020 р., йдеться, що серед основних напрямів реформи – підтримка інвестпроектів різних форм державно-приватного партнерства: оренди, приватизації, концесії, які допускаються законом про порти. Виникає необхідність розробки власного механізму реалізації концесійних угод з урахуванням специфіки функціонування та розвитку конкретного порту. Тому що концесія в портовій галузі – найпоширеніша форма. Більшість світових морських держав давно працюють з інвесторами на концесійних умовах.

Вивчення практики економічно розвинутих держав (Німеччини, Франції, Японії та ін.) свідчить про те, що основні морські порти у Франції, відповідно до Конституції, є державною власністю і перебувають під контролем державних адміністративних органів. При цьому 7 найбільших портів (здійснюють 90% сумарного вантажообороту) є автономними і мають особливий юридичний статус. Ці державні установи фінансово незалежні, проте контроль здійснюється державою – Адміністративною радою на чолі з директором, який призначається Радою Міністрів. Міністр економіки, фінансів та зовнішньої торгівлі щороку затверджує програму та суми витрат, які пропонує автономний порт. В Японії морські порти, яких налічується 1088, не є такими в традиційному розумінні – функції портових господарств було включено безпосередньо у виробничий процес, що привело до формування великих прибережних індустріальних зон, управління якими поряд з державним сектором здійснює і приватний, особливо при обслуговуванні контейнерних вантажів. У США території великих портів і причальних споруд перебувають у власності штатів та їх приватизація не планується.

Усі види діяльності, які пов'язані з обробкою вантажів та суден, виконуються приватними компаніями, які орендують територію та причальний фронт на тривалий період. Порти не отримують від держави ніяких дотацій, але водночас звільнені від сплати податків. Дирекція портів призначається адміністрацією штатів. Крім того, управлінням морським транспортом займаються різні комісії при Конгресі США, які виражають та захищають інтереси різних суспільних груп приватного капіталу, і Національна морська рада, основне завдання якої – забезпечити найбільш ефективний спосіб транспортування стратегічних вантажів США.

Вибір Україною найбільш жорсткої та економічно недоцільної форми – повної приватизації майнових комплексів морських портів, а також їх повний або дрібними частинами (що становить ще більшу загрозу) продаж – не є економічно і стратегічно доцільним [4].

Аналіз використання інвестицій по основним морським портам України (табл.1) доводить, що по всім підприємствам відбулося зростання інвестиційних вкладень. В основному вони були направлені на оновлення та модернізацію основних фондів, що склало 55 та 33 відсотки відповідно.

Таблиця 1

Аналіз використання інвестицій  
(складено автором на основі дослідження [1])

| Підприємство                                   | Найменування показника                                          | 2014 рік, факт | 2015 рік, факт | 2016 рік, план | 2016/2014 |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------|
| ДП «Бердянський морський торговельний порт»    | Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:                    | 4895           | 21744          | 40550          | 8,3       |
|                                                | капітальне будівництво                                          | -              | -              | -              | -         |
|                                                | придбання (виготовлення) основних засобів                       | 2158           | 17033          | 28100          | 13,0      |
|                                                | придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів | 849            | 1204           | 1600           | 1,9       |
|                                                | придбання (створення) нематеріальних активів                    | 41             | 58             | 500            | 12,2      |
|                                                | модернізація основних засобів                                   | 1847           | 3448           | 10350          | 5,6       |
| ДП «Іллічівський морський торговельний порт»   | Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:                    | 33258          | 122539         | 632370         | 19,0      |
|                                                | капітальне будівництво                                          | 2308           | 21056          | 440            | 0,2       |
|                                                | придбання (виготовлення) основних засобів                       | 23742          | 70193          | 581175         | 24,5      |
|                                                | придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів | 2463           | 4658           | 2600           | 1,1       |
|                                                | придбання (створення) нематеріальних активів                    | 1063           | 6524           | 6355           | 6,0       |
|                                                | модернізація основних засобів                                   | 3682           | 20108          | 41800          | 11,4      |
| ДП «Маріупольський морський торговельний порт» | Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:                    | 183673         | 150105         | 218000         | 1,2       |
|                                                | капітальне будівництво                                          | 148            | 7870           | 88800          | 600,0     |
|                                                | придбання (виготовлення) основних засобів                       | 133304         | 61256          | 33000          | 0,2       |
|                                                | придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів | 1773           | 3380           | 4800           | 2,7       |
|                                                | придбання (створення) нематеріальних активів                    |                | 4600           | 6000           |           |
|                                                | модернізація основних засобів                                   | 48449          | 72999          | 85400          | 1,8       |

Продовження табл. 1

|                                          |                                                                 |        |        |        |       |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|
| ДП «Одеський морський торговельний порт» | Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:                    | 3957   | 79219  | 180011 |       |
|                                          | капітальне будівництво                                          | -      | -      | -      | 45,5  |
|                                          | придбання (виготовлення) основних засобів                       | 2162   | 28418  | 74442  | 34,4  |
|                                          | придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів | 208    | -      | -      |       |
|                                          | придбання (створення) нематеріальних активів                    | 576    | 2095   | 4089   | 7,1   |
|                                          | модернізація основних засобів                                   | 1011   | 48706  | 101480 | 100,4 |
| ДП «Морський торговельний порт «Южний»   | Капітальні інвестиції, усього, у тому числі:                    | 313043 | 113168 | 855294 | 2,7   |
|                                          | капітальне будівництво                                          | 6039   | 5543   | 280352 | 46,4  |
|                                          | придбання (виготовлення) основних засобів                       | 265522 | 93836  | 451168 | 1,7   |
|                                          | модернізація основних засобів                                   | 41482  | 13789  | 123774 | 3,0   |

Найважливішу роль у розвитку виробництва грає інноваційна активність та рівень інформатизації підприємств, оскільки ця частина витрат спрямована на освоєння нових видів продукції, нових технологій, автоматизацію виробництва, а також підвищення рівня його інформатизації для удосконалення управління виробництвом. Особливе значення в ринковій економіці має освоєння нових видів продукції. Після спаду 1992–1996 років в Україні, особливо в останні роки, спостерігається значне зростання в освоєнні нових видів товарів, що свідчить про становлення інноваційного шляху розвитку української економіки.

Були проаналізовані витрати підприємств на інновації та інформатизацію, а також ефективність цих витрат. За період із 2014 по 2016 рік індекс росту витрат на інновації й інформатизацію по підприємствам морського транспорту зріс на 17 % відсотків. Оскільки витрати на інновації та інформатизацію здійснюються за рахунок коштів самих підприємств, очікується, що в умовах зростання об'ємів надання послуг, ці витрати будуть відповідно зростати, при спаді – можливий їхній спад. Практика діяльності господарюючих суб'єктів показує, що для підприємств державного сектора залежність між ростом витрат на інновації і зростанням виробництва майже відсутня. Принципово іншою є ситуація для підприємств, які було приватизовано. Ці підприємства наращували витрати на інновації завжди, і в період зростання виробництва та надання послуг, і в період, коли через посилення регуляторної діяльності держави і спаду на світових ринках мав місце спад або скорочення темпів зростання перевантажувальних робіт. Таким чином, активізація інноваційної активності має пряму залежність від ефективності здійснення приватизаційних процесів (рис. 1).

Примітно, що для підприємств усіх форм власності характерне існування статистично значимої кореляційної залежності між зростанням інновацій і зростанням інвестицій, що свідчить про цілком визначену спрямованість інвестиційної діяльності на підприємствах із високою інноваційною активністю. З огляду на те, що сама по собі динаміка витрат на інновації не відбиває рівня їх достатності й ефективності, були розраховані деякі питомі показники:

- питомі витрати на інновації на одного робітника,
- частка витрат на інновації відносно обсягу інвестицій.

Результати розрахунків зведено в табл. 2.

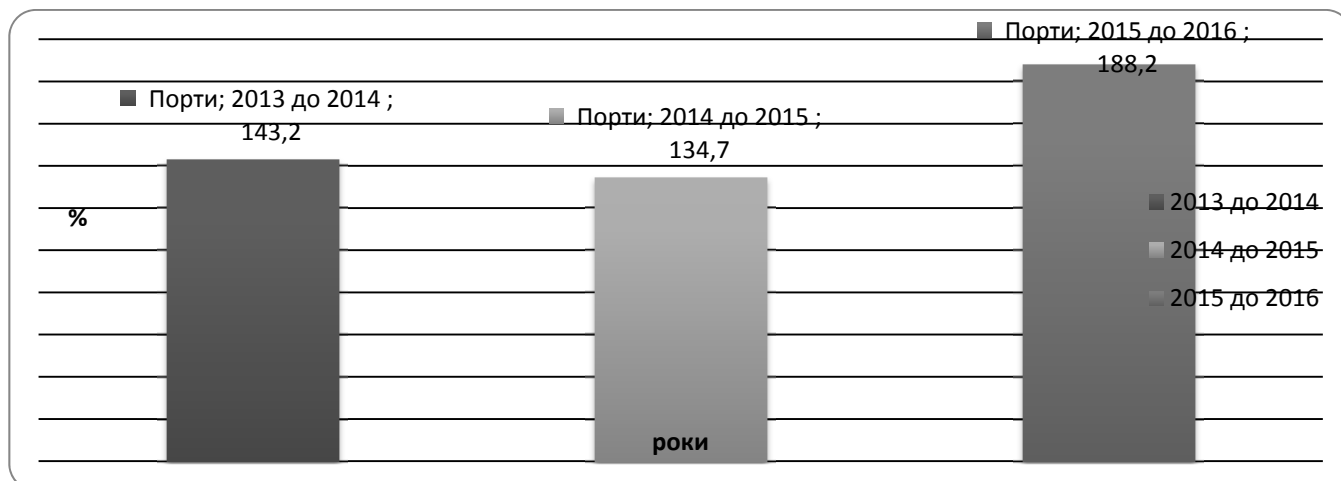


Рис. 1. Динаміка витрат на інновацію та інформатизацію, у % до попереднього року

Таблиця 2

Залежність між індексом інновацій і індексом діяльності, інвестицій та продуктивності праці

|                            | Індекс діяльності | Індекс інвестицій | Продуктивність праці |
|----------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| Індекс інновацій 2013/2014 | 9,00%             | 7,20%             | 9,30%                |
| Індекс інновацій 2014/2015 | -9,60%            | 8,40%             | 30,40%               |
| Індекс інновацій 2015/2016 | 8,40%             | 6,30%             | 10,80%               |

Більш високі витрати на інновації та інформатизацію в розрахунку на одного робітника забезпечували більше зростання продуктивності праці. До того ж треба відмітити, що з року в рік частка витрат на інновації та інформатизацію стосовно обсягу інвестицій в акціонерних товариствах була і залишається значно більш високою. Цей факт свідчить про інноваційний шлях їхнього розвитку, що, очевидно, і визначає більш високу ефективність інвестицій.

Остаточне рішення про приватизацію (повну або часткову) майна державних морських портів бажано приймати з урахуванням викладених обставин, сформувавши науково та економічно обґрунтовану комплексну програму їх роздержавлення, визначивши цілі та результати, яких потрібно досягти, а також умови, яких необхідно дотримуватись, а саме:

- прозорість і справедливість проведення торгів;
- забезпечення рівного доступу до портової інфраструктури та мультимодальних мереж;
- невтручання держави в економічну діяльність підприємців;
- гарантована безпека для людей та вантажів;
- чітко визначена роль державної Адміністрації;
- відрегульовані митні процедури; – відсутність корупції.

Дотримання цих умов сприятиме самостійному формуванню і затвердженню планів виробничого та соціального розвитку, залучення додаткових істотних джерел фінансування соціально-економічних заходів. Такий підхід забезпечить збереження потенціалу портового комплексу України та ефективне входження портів у європейські транспортні мережі.

## ВИСНОВКИ

Приватизація і концесія портів є шляхом розвитку підприємств морського транспорту та сприятиме розвитку конкуренції на цьому ринку, підвищенню рівня заробітних плат і соціальних стандартів портовиків, а також принесе нові надходження у вигляді інвестицій.

Концесії носять довгостроковий характер, що дозволяє здійснювати стратегічне планування діяльності.

Приватний сектор володіє найповнішою свободою у прийнятті адміністративно-господарських і управлінських рішень.

У держави залишається досить важелів дії на концесіонера у разі порушення ним умов концесії, а також при виникненні необхідності захисту суспільних інтересів.

Отримання прав власності створює правильну мотивацію на максимальне використання інновацій і високих технологій.

Необхідно продовжувати вдосконалення правового режиму для створення і розвитку нових портових перевантажувальних комплексів всіх форм власності

Подальший пошук основних напрямків зазначеної проблеми передбачає розроблення алгоритму удосконалення транспортних технологій при міжнародних перевезеннях вантажів для надання реальних пропозицій операторам-перевізникам, що будуть утворені внаслідок реструктуризації транспортної галузі та її адаптації до ринкових умов.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.
2. Про морські порти України [Електронний ресурс] : Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI (редакція від 11 серп. 2013 р.). – Режим доступу : [www.zakon.gov.ua](http://www.zakon.gov.ua)
3. Звіт про результати досліджень по проекту: «Соціально-економічні наслідки приватизації державного майна в Україні: перші десять років» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.case-ukraine.com.ua/archive/u/publications/11cccb107a77fa70fca9626c7adc09f9.pdf>
4. Льченко С. Питання юридичного забезпечення діяльності морських портів України / С. Льченко // Економіка і право. – 2012. - №6. - С. 86 – 93

Стаття надійшла до редакції 12.02.2017 р.