

ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ МЕХАНІЗМІВ ФІНАНСУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Проаналізовано сучасні тенденції розвитку українських морських портів. Визначено коло проблем, що запобігають ефективному функціонуванню вітчизняного портового господарства. Запропоновано впровадження схеми проектного фінансування для реалізації інвестиційних проектів на базі морських портів.

Ключові слова: морські порти, інвестиційні проекти, проектне фінансування, контейнерні перевезення.

Проанализированы современные тенденции развития украинских морских портов. Определен круг проблем, препятствующих эффективному функционированию национального портового хозяйства. Предложено внедрение схемы проектного финансирования для реализации инвестиционных проектов на базе морских портов.

Ключевые слова: морские порты, инвестиционные проекты, проектное финансирование, контейнерные перевозки.

In the article is analyzed modern progress of Ukrainian marine ports trends. Certainly circle of problems which prevent the effective functioning of domestic port economy. Introduction of chart of the project financing is offered for realization of investment projects on the base of marine ports.

Key words: marine ports, investment projects, project financing, container traffics.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Порти є ключовим елементом, на якому замикається діяльність практично всіх підприємств і організацій морегосподарського комплексу України. Більш того, реальні перспективи участі України в світовому ринку морських перевезень існують лише в сегменті портового господарства, де наша країна має досить потужний потенціал. Проте реалізацію означеного потенціалу стримує певне коло проблем серед яких чи не головнішою є проблема фінансування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку і реформування морських портів України за останні роки присвячено багато публікацій. Більшість з них спрямована на проблеми приватизації, оренди, лізингу морських портів. У цьому напрямі працювали такі вчені, як Гурнак В.П., Боняр С.М., Баришнікова В.В. та інші. Питанням управління фінансовою стійкістю морських портів присвячені праці Ковалевича В.М. Проте механізмам реалізації конкретних інвестиційних проектів, які могли б забезпечити розвиток вітчизняних морських портів, поки що приділяється зовсім мало уваги.

Мета статті. У статті планується проаналізувати вітчизняне портове господарство у якості об'єкту для реалізації інвестиційних проектів та визначити можливі механізми фінансування означених проектів. У «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року» реалізація інвестиційних проектів вважається оптимальною формою розвитку портового господарства. В свою чергу планування витрат і пошук найбільш ефективних джерел фінансування є найважливішими складовими успішної реалізації будь-якого проекту.

Виклад основного матеріалу. Перехід до ринкових відносин підвищив динамічність процесів конкурентної боротьби на ринку портових послуг. Відповідно змінились потужності та спеціалізація портів. Україна має вигідне географічне положення, що об'єктивно створює умови для залучення значних вантажопотоків, а також досить потужний портовий потенціал, який складається з 18 морських торговельних портів.

На ринку портових послуг України спостерігається чітке регіональне розмежування як за потужністю, так і за розвитком морських портів: Азовський регіон (Маріуполь, Бердянськ, Генічеськ); Кримський регіон (Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь, Євпаторія); Дніпро-Бузький регіон

(Херсон, Миколаїв, Олександрівськ, Скадовськ); Чорноморський регіон (Іллічівськ, Одеса, Південний); Дунайський регіон (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ). Причини відмінностей у рівні розвитку морських портів України склалися історично і залежать, в основному, від географії розташування порту та обсягів капіталовкладень у розвиток транспортної інфраструктури регіону [6, с. 14].

Усі основні морські торговельні порти є державними підприємствами, а їхній статус закріплений в Кодексі торговельного мореплавання України. Однак на сьогодні доводиться визнати, що розвиток портового господарства поки що не став пріоритетом для економіки нашої держави.

В 2011 році загальний вантажообіг морських портів України склав 114717 тис. т. Найбільш результативними морськими торговельними портами України є Одеський, Іллічівський та Південний з загальною часткою понад 50% (табл. 1). Їх лідируюче положення обумовлює, в першу чергу, велика пропускна здатність, найкращі морські підходи і можливість прийняти судна осадкою до 14,5 метрів.

Таблиця 1. Динаміка перевалки вантажів морськими портами України [3].

Вантажообіг, тис. т	1995 р.	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2011 р.
Ізмаїл	3623	3637	6653	6633	4951
Іллічівськ	8115	12635	14969	15053	13530
Маріуполь	6343	10182	14774	15935	15054
Одеса	17376	25899	26846	24701	25607
Рені	2541	1122	2956	1587	1599
Феодосія	1487	4674	1360	3183	3920
Херсон	2056	2390	2716	2347	2926
Південний	4843	13046	20699	18221	22639

Якщо оцінювати результати діяльності портів регіонів України, то вони досить неоднозначні. Так, загальний вантажообіг морських портів України в 2011 році склав 113,7 млн. тонн. Цей показник на 5,6% перевищує показник 2010 року.

Серед портів найбільші темпи зростання продемонстрували Ялтинський порт (61,3%), Євпаторійський (47,5%), Керченський (29,1%), Херсонський (24,7%), порт «Південний» (24,3%), Феодосійський (23,3%) та Миколаївський порт (19,8%). Проте, необхідно відзначити, що темпи приросту ще не розкривають реальну картину вантажопотоків, оскільки обсяги перевантаження різні. Так, Одеський морський торговельний порт, з темпами зростання лише 3,7%, за абсолютними показниками є безумовним лідером.

І, навпаки, Маріупольський морський торговельний порт, який в 2011 році значно скоротив обсяги переробки основних вантажів (зокрема, переробка металопродукції скоротилась на 8,9% – до 7,821 млн. тонн, зерна – на 7,8%, до 0,348 млн. тонн, вугілля – на 6,6%, до 4,357 млн. тонн), залишається серед лідерів за абсолютними показниками. Також погіршились показники вантажообігу Ізмаїльського, Іллічівського та Бердянського портів.

Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки. Порти мають більше 330 тис. м² критих складів і більше 2,5 млн. м² відкритих складських площ. На території вітчизняних портів функціонують 24 спеціальних перевантажувальних комплекси, 207 вантажних причалів, понад 580 вантажних кранів [2, с. 20].

Основою планування розвитку вітчизняної портової галузі є Стратегія розвитку морських портів України, а її підґрунтям, в свою чергу, плани розвитку морських портів і морських терміналів та прогнози щодо вантажопотоків.

Понад 90% вантажопотоків, які обслуговують вітчизняні морські порти, припадає на експорт та транзит до Росії, Казахстану та інших країн СНД (рис.1). Найменшу частку в загальному вантажопотоку займають внутрішні перевезення.

Враховуючи особливості морегосподарського комплексу України, фахівці прогнозують два варіанти подальшого розвитку вітчизняного портового господарства. Перший – це тотальна приватизація, тобто продаж українських портів іноземним консорціумам. Ці консорціуми можуть бути створені на базі російських, казахських чи китайських промислово-фінансових груп, що мають постійну справу із транзитними вантажами.

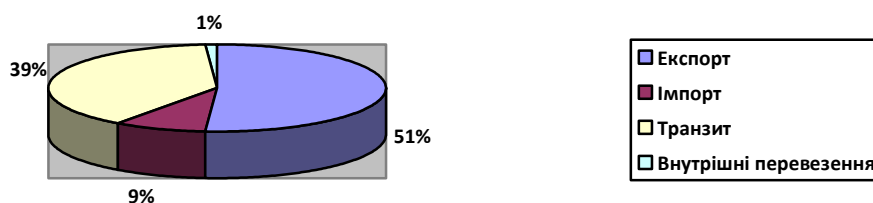


Рис. 1. Структура вантажопотоків морських портів України [10].

Другий – пошук цільових інвесторів, що готові вкладати кошти у розвиток портового господарства. Досвід інших країн доводить, що подолання економічної кризи й формування об'єктивних передумов стійкого розвитку морегосподарського комплексу неможливе без реального інвестування. Саме сприятливий інвестиційний клімат та впровадження інноваційних технологій можуть вивести портове господарство країни на новий рівень. Наприклад, за рахунок побудови кількох сучасних комплексів з навантаження-розвантаження, Прибалтика опинилась серед лідерів у транзиті вугілля.

Приватні інвестори вже зайняли досить міцну позицію в цьому сегменті і сформували декілька схем взаємодії з державними портами. Так, за згодою інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, може бути утворено господарське товариство. Земельні ділянки, на яких розташовані єдиний майновий комплекс такого товариства та причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, можуть передаватися в оренду господарському товариству на строк до 49 років [1].

Інвестування в об'єкти портової інфраструктури здійснюється на основі окремих договорів. У якості останніх можуть виступати договір концесії, договір про спільну діяльність, договір оренди та інші види інвестиційних договорів [12].

Компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами. Згідно з Законом України «Про морські порти України» [5], інвестування в стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела.

Отже, в останні роки приватні термінали ведуть цілком успішну конкуренцію з державними, у державних портах ефективно працюють стивідорні компанії. Саме за рахунок інвестиційних коштів були побудовані Іллічівський комплекс з переробки зерна та Миколаївський комплекс з переробки калійних добрив [8, с. 100].

Крім того, серед інвесторів, що виказують стійку зацікавленість в розвитку вітчизняного портового господарства, як базису для контейнерних перевезень, є також і міжнародні транспортні компанії Maersk Line (Данія), HHLA International (Німеччина) та CMA-CGM (Франція) [3].

Проте оптимальна схема співпраці потенційних інвесторів з вітчизняними портами ще й досі остаточно не визначена. В тому числі і за рахунок невизначеності з механізмами фінансування проектів у портовій сфері.

Обраний механізм фінансування будь-якого проекту повинен забезпечити потрібну динаміку інвестицій, яка дозволила б виконувати проект відповідно до часових та фінансових обмежень (останні закладено у графіку та бюджеті проекту відповідно), зменшити витрати фінансових коштів за рахунок вибору оптимальної структури інвестицій та максимальних податкових пільг і, нарешті, зменшення проектних ризиків [7, с. 44].

При виборі джерел фінансування проекту необхідно вирішити п'ять основних завдань: визначити потребу в коротко - і довгостроковому капіталі, виявити можливі зміни у складі активів і капіталу в цілях визначення їх оптимального складу і структури, забезпечити постійну платоспроможність і, отже, фінансову стійкість, з максимальним прибутком використовувати власні і позикові кошти, зменшити витрати на фінансування господарської діяльності.

З точки зору фінансових схем залучення та повернення коштів виокремлюють традиційну схему фінансування, венчурне фінансування та проектне фінансування. Розглянемо більш докладно кожен з цих схем з погляду відповідності проектам у сфері портового господарства.

Традиційна схема фінансування проектів припускає, що позичальником найчастіше є замовник проекту. При цьому в якості забезпечення виступають його активи. Таким чином, замовник чи споживач результату проекту несе максимальний проектний ризик. Інвестор безпосередньо не зацікавлений в успішному завершенні проекту тому, що навіть у випадку невдачі, він усе одно поверне свої вкладення через реалізацію переданих у заставу активів позичальника. При цьому, за великим рахунком, інвестору байдуже, що конкретно стане джерелом повернення запозичених коштів. Добре, якщо проект завершиться вдало і частина його прибутків буде повернена Замовником в якості погашення позики та процентів. Але, якщо такого не станеться, то буде використане забезпечення позики. Частіше за все в якості забезпечення використовуються: застава, страхування ризику неповернення позики, регрес до третьої сторони тощо.

Окремим варіантом традиційної схеми є боргове фінансування, що застосовується при фінансуванні підприємницьких проектів з високою нормою прибутковості (яка перевищує ставку позичкового відсотка) та незначними строками окупності витрат. Проте, більшість проектів у сфері морських портів носять довготривалий характер і передбачають великі стартові витрати і термін окупності від 10 років.

Основою боргового фінансування є інвестиційний кредит, який представляє собою економічні відносини між кредитором та позичальником з приводу фінансування інвестиційних заходів на засадах повернення і, як правило, із виплатою відсотка. Ці відносини характеризуються рухом вартості (позичкового капіталу) від кредитора до позичальника та в протилежному напрямку [7, с. 81].

Відтак, проміжною ланкою між традиційними та інноваційними схемами фінансування є інвестиційне кредитування. Специфічною особливістю інвестиційного кредитування є те, що воно носить виключно інвестиційний характер, а саме:

- при інвестиційному кредитуванні об'єктом виступає, насамперед, не позичальник, а безпосередньо інвестиційний проект;
- відсоток з інвестиційного кредиту не повинен перевищувати рівень доходності за інвестиціями;
- термін інвестиційного кредиту залежить від строку окупності інвестицій;
- за умов інвестиційного кредитування позичка може бути видана з пільговим терміном відшкодування, впродовж якого сплачуються лише відсотки, а основна сума відшкодовується вже у наступні періоди часу.

В розвинутих країнах на інвестиційних кредитах спеціалізуються відповідні інвестиційні банки, які зацікавлені у впровадженні високоприбуткових і перспективних проектів. Але в Україні, на жаль, інвестиційних банків у класичному вигляді поки що не існує.

Новою для України, але достатньо відомою у світі, формою фінансування підприємницьких проектів є венчурне фінансування, яке має певні відмінності порівняно із традиційними формами. Венчурне фінансування – це довгострокові інвестиції приватного капіталу з високим рівнем ризику в акціонерний капітал новостворюваних малих високотехнологічних перспективних компаній (чи венчурних підприємств, що вже зарекомендували себе), орієнтованих на розробку і виробництво наукомістких продуктів, для їх розвитку і розширення, з метою отримання прибутку від приросту вартості вкладених коштів. Тобто, при венчурному фінансуванні прямі інвестиції одного із засновників використовуються для комерціалізації технологічних досягнень іншого.

Венчурне фінансування неможливе без принципу «схваленого ризику». Це означає, що вкладники капіталу заздалегідь погоджуються з можливістю втрати коштів при невдачі за фінансової підтримки підприємства в обмін на високу норму прибутку в разі її успіху. Тому використання венчурного капіталу є досить вигідним для інноваційних підприємств. Проте, навіть технічна новизна і комерційна перспективність продукції не завжди гарантують достатній економічний ефект. Так, лише 20% венчурних проектів приносять прибуток, 40% збиткові і ще стільки ж ледве окупають вкладені в них кошти.

Очевидно, що переваги даної схеми виявляються тільки тоді, коли кількість проектів, що фінансуються, досить велика. Зважаючи на дану обставину, практична реалізація схеми венчурного фінансування в другій половині минулого століття постійно удосконалювалася в напрямках:

- більш «справедливого» перерозподілу ризику між інвестором та виконавцем проекту;
- додаткового страхування проектного ризику;
- підвищені якості відбору проектів щодо фінансування;
- запобігання чинників, які викликають провали при реалізації проектів.

Використання венчурного фінансування для проектів у сфері портового господарства є досить проблематичним. Це обумовлене тим, що венчурні інвестори від самого початку орієнтовані на інноваційні проекти з високим ризиком, але й з відповідною рентабельністю. А якщо спиратись виключно на норму прибутку, проекти у портовій сфері не вважаються найбільш привабливими на українському ринку. Їхня перевага в іншому: в надійності та можливості отримувати прибуток на протязі тривалого періоду часу. Однак, саме подальший розвиток та удосконалення венчурних схем фінансування призвело до створення її нової форми – проектного фінансування. При проектному фінансуванні проект стає безпосереднім об'єктом фінансування. Надаючи фінансові ресурси на його здійснення, інвестор погоджується розділити проектні ризики більш-менш нарівні з іншими зацікавленими особами проекту. З числа конкретних схем виділення фінансових ресурсів на здійснення проекту найбільш розповсюдженими є придбання цінних паперів, забезпеченням яких є майбутні результати проекту (прибуток, продукт) [11, с. 244].

У випадку невдачі проекту, права на його подальшу доробку і реалізацію переходять до інвестора. Він може або реалізувати активи, які придбані за час виконання проектних робіт, або сформувати нову команду та продовжити реалізацію проекту.

При здійсненні проектного фінансування використовується така форма повернення коштів, як пайова участь в прибутку від реалізації проекту. Механізм розподілу прибутку зазвичай фіксується в проектному договорі. Він безпосередньо залежить від обраної форми регресу (права кредитора пред'являти фінансові вимоги до позичальника) [11, с. 245].

Схеми проектного фінансування припускають також використання широкого кола інвесторів. Активні інвестори (насамперед інвестиційні банки) є класичними зацікавленими особами проекту, а пасивні інвестори – кредиторами. Активні інвестори приймають на себе основні проектні ризики, а також функції експертизи проектів (проектного аналізу). Частіше за все вони активно, через своїх представників, працюють в проектних командах, де мають достатньо високі права.

Їхній досвід в реалізації проектів є дуже цінним для тих, хто впроваджує проект, а тому підтримка проекту з боку активних інвесторів сприяє підвищенню ймовірності їх успішного завершення. Разом з тим послуги активних інвесторів коштують дуже дорого. Вони в більшості випадків складаються не тільки зі ставки доходності на рівні вищому, ніж за звичайними позиками, але і з оплати проведення експертиз, аналізу проекту, його юридичного супроводжування тощо. За світовою практикою такі послуги інвестиційного банку складають близько 5% від сумарної вартості проекту.

Зниження загальних витрат на притягнення інвестиційних ресурсів вирішується за рахунок залучення до цього процесу пасивних інвесторів. До них відносяться пенсійні фонди, універсальні банки та подібні ним фінансові інститути. Їхні вимоги до доходності значно нижче, що і дозволяє зменшити загальну вартість фінансових ресурсів.

В той же час залучення до фінансування проекту пасивних інвесторів неможливо, якщо в їх реалізації не бере участь активний інвестор. Не маючи досвіду щодо проектного аналізу та конкретики реалізації проектів, пасивні інвестори при вкладенні тимчасово вільних коштів цілком покладаються на висновки та безпосередню участь в проекті активних інвесторів. Тобто, якщо активний інвестор, особливо маючи високий «бренд», проявив зацікавленість у проекті, пасивні інвестори довіряють його оцінці та теж схильються до його інвестування.

Серед напрямів портової діяльності найбільш цікавою, з погляду проектного фінансування, могла б стати переробка контейнерів. Це обумовлено наступними чинниками. По-перше, збільшенням в останні 10 років обсягів світових контейнерних перевезень у середньому на 8–9 % щорічно. Крім того, фахівці вважають, що дана тенденція збережеться й надалі. По-друге, розвиток контейнерних перевезень надає поштовх до розвитку всієї портової інфраструктури, здатної задовольняти потреби таких перевезень. І, по-третє, географічне розташування України надає можливість найбільш якісно забезпечувати транзит вантажів в європейську частину Росії і у країни Чорноморського басейну.

Висновки. Однією з умов сталого розвитку економіки України є зміцнення позицій вітчизняного морегосподарського комплексу, у тому числі й портового господарства. Але реалізація потенціалу вітчизняних морських портів ускладнюється, в першу чергу, проблемами з нестачею фінансування. Тому слід вважати доцільним пошук інноваційних механізмів для фінансування проектів у портовій сфері. У цьому ракурсі найбільш ефективним механізмом є проектне фінансування, а першочерговим напрямом його реалізації слід визнати проекти в сфері переробки та перевезення контейнерів. Це дозволить у подальшому розробити систему взаємодії між комерційними банками, пасивними інвесторами та замовниками проектів у сфері портового господарства.

Література

1. Аналітична записка: Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/>
2. Барышнікова В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В.В. Барышнікова // Економіка та упр. п-вами машинобуд. галузі: пробл. теорії та практики.–2009. – № 4.– С. 15–26.
3. Боняр С.М. Аналіз роботи морських торговельних портів України / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vodt>.
4. Гурнак В.П. Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави / В. Гурнак, О. Ананченко, М. Гурнак // Економіка України . – 2011. – № 7. – С. 26–37.
5. Закон України «Про морські порти України» від 17. 05. 2012 р. № 4709-VI.
6. Ковалевич В.М. Розвиток механізмів управління економічною стійкістю функціонування морських портів регіону: автореф. дис... канд. екон. наук / В.М. Ковалевич. – Сімф., 2005. – 20 с.
7. Кучеренко В. Р. Проектний аналіз у підприємстві / В.Р.Кучеренко, В.А.Карпов, О.М.Подмазко. – О.: Астропринт, 2006. – 122 с.
8. Липинська О.А., Крисюк Л.М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку // Регіональні інновації. – 2012. – № 47. – С. 99–107.
9. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Пилипенко І.О. Морегосподарський комплекс українського Приазов'я: суспільно-географічне дослідження: Моногр. / І.О. Пилипенко. – Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2005. – 178 с.
11. Пустиніна К.В. Проектне фінансування як одна з ефективних форм залучення фінансових ресурсів для інноваційної діяльності / К.В. Пустиніна // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка. – 2007. – № 579. – С. 242–246.
12. Розпорядження Кабінету Міністрів України Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року від 07. 10. 2009 р. № 1561-р.