

КОНЦЕПЦИЯ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СОБСТВЕННОСТЬЮ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

ДЕМЬЯНЧЕНКО А. Г.

УДК 334.78:658.11

Демьянченко А. Г. Концепция эффективного управления собственностью морских портов Украины

В представленной статье предложена концепция эффективного управления собственностью морских портов Украины, которая является стратегической системой целей, задач проведения новой политики государства по разгосударствлению портовой отрасли, отражает спектр необходимых направлений реализации, принципов, инструментов и механизмов. Основным условием эффективного проведения реформ в морских портах является привлечение частного капитала и построение таких взаимоотношений между ним и государством, чтобы порты получали мощный ресурс для развития и модернизации, правительство – конкурентоспособную и регулируемую отрасль, а инвесторы – прибыльный, привлекательный бизнес. Задачами предлагаемой концепции являются формирование условий для интенсивного развития портовой отрасли; совершенствование механизма государственно-частного партнерства; обеспечение роста экономической эффективности портов; содействие региональному развитию; децентрализация управления отраслью; обеспечение роста технического и технологического потенциала портов. Описанное в статье стратегическое направление управления собственностью морских портов, сформированное в условиях набирающего обороты процесса разгосударствления в отрасли, представляет собой комплексный механизм реструктуризации отношений собственности и управления, нацеленный на рост конкурентоспособности морской отрасли в экономическом, финансовом, организационном, правовом и инвестиционном аспектах за счет привлечения частного капитала и активного взаимодействия государственных органов власти и частных инвесторов на паритетной основе.

Ключевые слова: морские порты, управление собственностью, концепция.

Рис.: 3. **Библ.:** 8.

Демьянченко Алиса Геннадиевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления морским транспортом, Азовский морской институт Одесской национальной морской академии (ул. Черноморская, 19, Донецкая обл., г. Мариуполь, 87517, Украина)
E-mail: ademyanchenko@gmail.com

УДК 334.78:658.11

UDC 334.78:658.11

Дем'янченко А. Г. Концепція ефективного управління власністю морських портів України

Demyanchenko A. G. Concept of Efficient Management of Property of Ukrainian Sea Ports

У даній статті запропоновано концепцію ефективного управління власністю морських портів України, яка є стратегічною системою цілей, завдань проведення нової політики держави по роздержавленню портової галузі та відображає спектр необхідних напрямів її реалізації, принципів, інструментів і механізмів. Основною умовою ефективного проведення реформ у морських портах є залучення приватного капіталу і побудова таких взаємин між ним і державою, щоб порти отримували потужний ресурс для розвитку і модернізації, уряд – конкурентоспроможну і регульовану галузь, а інвестори – прибутковий, привабливий бізнес. Завданнями пропонованої концепції є формування умов для інтенсивного розвитку портової галузі; вдосконалення механізму державно-приватного партнерства; забезпечення зростання економічної ефективності портів; сприяння регіональному розвитку; децентралізація управління галуззю; забезпечення зростання технічного та технологічного потенціалу портів. Описаний у статті стратегічний напрям управління власністю морських портів, сформований в умовах процесу роздержавлення, представляє комплексний механізм перебудови відносин власності та управління, націлений на зростання конкурентоспроможності морської галузі в економічному, фінансовому, організаційному, правовому та інвестиційному аспектах за рахунок залучення приватного капіталу та активної взаємодії державних органів влади та приватних інвесторів на паритетній основі.

The article offers a concept of efficient management of property of Ukrainian sea ports, which is a strategic system of goals and tasks of conducting new policy of the state on de-governmentalisation of the port branch and reflects a spectrum of necessary directions of realisation, principles, instruments and mechanisms. The main condition of efficient conduct of reforms in sea ports is attraction of private capital and building such relations between it and the state, so that the ports would obtain a powerful resource for development and modernisation, the state would obtain a competitive and regulated branch, and investors would obtain a profitable and attractive business. The tasks of the offered concept are formation of conditions for intensive development of the port branch; perfection of the mechanism of the state-private partnership; ensuring growth of economic efficiency of the ports; promotion of regional development; decentralisation of the branch management; and ensuring growth of technical and technological potential of the ports. The strategic direction of management of property of sea ports, formed under conditions of the accelerating process of de-governmentalisation in the branch, is a complex mechanism of reconstruction of relations of property and management, directed at growth of competitiveness of the sea branch in economic, financial, organisational, legal and investment aspects by means of attraction of private capital and active interaction of state authorities and private investors on parity basis.

Ключові слова: морські порти, управління власністю, концепція.

Key words: sea ports, property management, concept.

Рис.: 3. **Бібл.:** 8.

Рис.: 3. **Бібл.:** 8.

Дем'янченко Алиса Геннадіївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (вул. Черноморська, 19, Донецька обл., м. Маріуполь, 87517, Україна)
E-mail: ademyanchenko@gmail.com

Demyanchenko Alisa G. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Economics and Management of Sea Transport, Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy (vul. Chernomorska, 19, 87517, Ukraine)
E-mail: ademyanchenko@gmail.com

Анализ состояния портовой отрасли Украины и опыта управления нею показал, что тот потенциал, который достался стране в 1991 г. на сегодня во многом исчерпан. Несколько лет подряд эксперты отрасли в Национальном морском рейтинге указывают насущные проблемы, не позволяющие украинским портам быть конкурентоспособными и привлекательными на рынке портовых услуг, а именно: недостаточный профессионализм управляющих кадров; отсутствие полноценного капитального финансирования технического и технологического перевооружения в соответствии с мировыми тенденциями развития морского транспорта; чрезмерная бюрократизация; недальновидная тарифная политика; неурегулированные взаимоотношения между государственными портами и работающими на их территории частными компаниями [1, 2, 3].

С другой стороны, история управления портами в ведущих зарубежных странах показала: эффективность государственного управления в некоторых случаях существенно уступает результативности работы частного инвестора, освобожденного от давления политических, социальных мотивов [4].

Понимание тупиковости ситуации, сложившейся в украинских портах, осознание невозможности государственного сектора полноценно управлять и развивать отрасль привело к развернувшейся инициативе привлечения частного капитала в порты, в 2012 г. закрепленной в Законе Украины «О морских портах», принятие которого многие специалисты считают запоздалым, так как аналогичный акт в России был утвержден и с переменным успехом реализовывался еще в начале 1990-х гг. Закон официально разрешает использовать концессию и договоры совместной деятельности как формы государственно-частного партнерства, а также создавать публичные акционерные компании и приватизировать целостные имущественные комплексы [5].

В связи с этим возникает необходимость определить приоритетные цели и задачи проведения новой политики государства в портовой отрасли, сформировать спектр ее направлений, принципов, инструментов и механизмов реализации.

Структурно систему теоретико-методологических положений проведения реформ можно описать с помощью Концепции эффективного управления собственностью морских портов Украины (далее Концепции), раскрывающей сущность самого процесса реформирования и его содержательные элементы (рис. 1). В данном контексте под эффективным управлением собственностью морских портов подразумевается достижение определенного уровня конкурентоспособности отрасли, различного рода эффектов (экономического, социального, экологического, инновационного) от портовой деятельности путем использования механизма государственно-частного партнерства, участия частного сектора и приватизации.

Комплекс мероприятий по определению правового статуса имущества морских портов, различные формы государственного взаимодействия с частным капиталом, разрешаемые и используемые в настоящее время, позволяют определить основной подход к реформированию отрасли как разгосударствление и по-

иск эффективного собственника, что позволит достичь основной цели правительства – повысить конкурентоспособность и расширить потенциал портов, как крупных международных, так и локальных.

Разгосударствление – это процесс снижения роли государственной собственности, ее перестроения, стимулирования развития частного предпринимательства путем преобразования государственных предприятий в предприятия, основанные на негосударственных формах собственности – частной, смешанной, акционерной, коллективной. Его целью является [6]:

- ✦ сокращение объемов госсобственности и расширение участия частного капитала;
- ✦ предоставление права персоналу предприятия принимать участие во владении и управлении;
- ✦ создание конкурентной среды в различных отраслях, освобождение от монопольного влияния государства;
- ✦ привлечение частного капитала в традиционно государственные отрасли;
- ✦ повышение качества и конкурентоспособности продукции, предприятия;
- ✦ ускорение экономического роста за счет привлечения необходимого объема инвестиций.

Подобные реформы сводятся к трем направлениям работы: создание разнообразных типов хозяйств; преобразование государственных предприятий, оставшая их в полном или частичном государственном ведении, но избавляя от прямого административного управления; приватизация.

Однако основной целью разгосударствления в портовой отрасли должно стать не столько повышение эффективности ее деятельности, сколько рост конкурентоспособности. Так как отрасль состоит из отдельных предприятий и системы связей между ними, то логично предположить, что конкурентоспособные морские порты формируют конкурентоспособную отрасль, только соперничать она будет с другими видами транспорта внутри Украины и с морскими портами за ее пределами. Основой высокого положения любого предприятия на рынке являются конкурентные преимущества, то есть именно те факторы внутреннего и внешнего характера, которые позволяют выдерживать быстрый темп изменения рыночной среды. К ним относят экономические, финансовые, организационные, инновационные ценовые, сервисные, технологические, качественные аспекты деятельности предприятия. В то же время достижение поставленной цели позволит решить не только проблему неэффективной работы портов, но и способствует реализации задач регионального развития, социальной политики, экологической безопасности.

Главным условием реализации предлагаемой Концепции является всестороннее содействие привлечению частного капитала в портовую отрасль в зависимости от качества проблем, с которыми сталкивается тот или иной порт. Спектр форм взаимодействия достаточно широк и не ограничивается концессией и продажей активов, что, по мнению некоторых экспертов, может привести к потере отрасли для государства, ее уничто-

жению. Достаточно широко могут применяться субконтракты на выполнение услуг, контракты на управление, лизинговые соглашения, которые, однако, предполагают наличие контролирующего и регулирующего влияния со стороны государственных портовых администраций [7]. Следовательно, данная Концепция может быть эффективной не только для малых убыточных портов Украины, но и устойчиво, прибыльно работающих крупных предприятий.

Круг задач, которые необходимо решать для реализации стратегии эффективного управления собствен-

ностью морских портов Украины, не такой широкий, однако достаточно емкий.

1. Государственным органам управления отраслью необходимо сформировать условия для интенсивного развития морских портов, а именно:

- ✦ определить систему направлений взаимодействия государственного и частного сектора, его целевые параметры – рост грузооборота, решение проблем занятости и оплаты труда, развитие технического потенциала и т. д.;

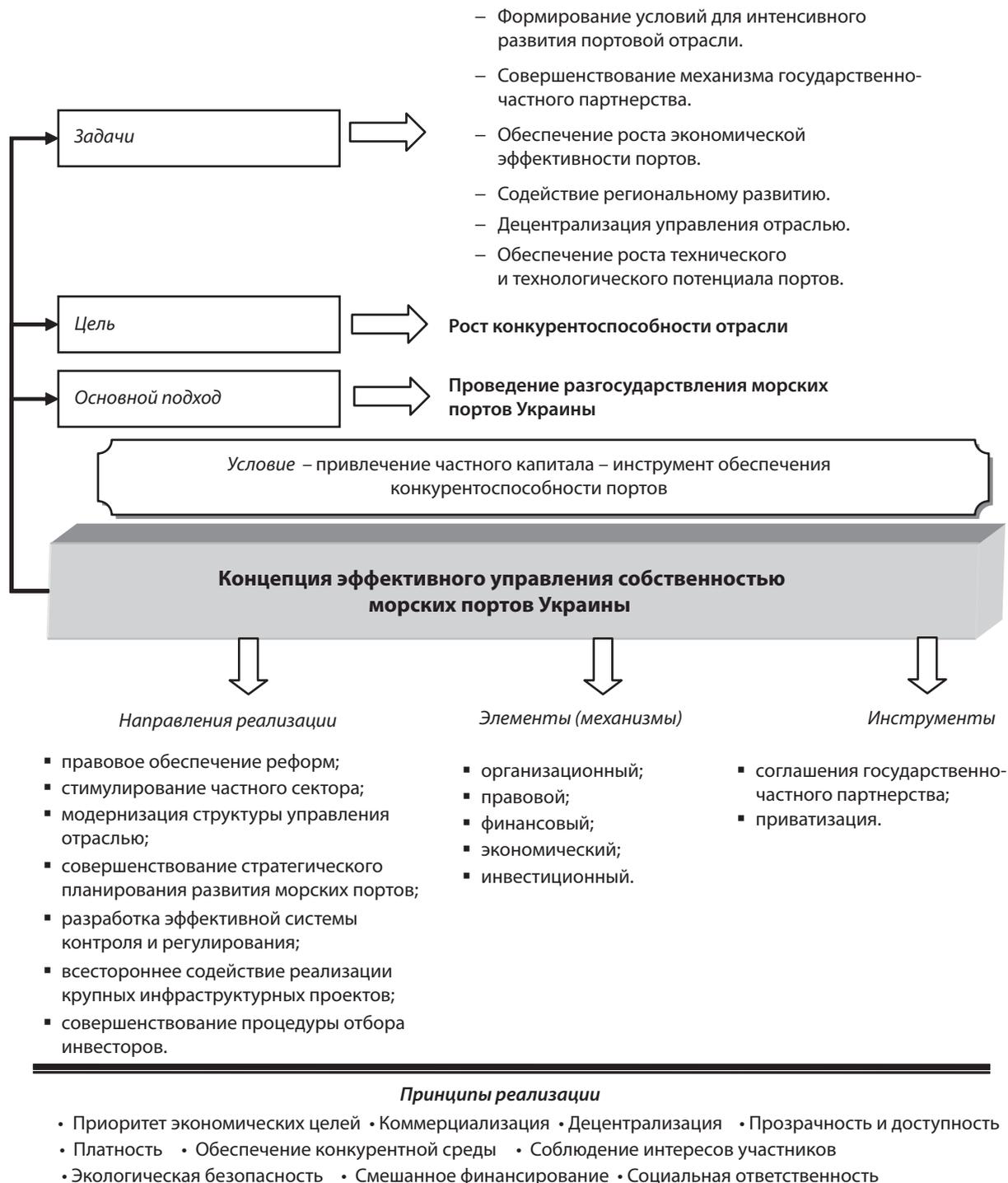


Рис. 1. Структурная схема концепции эффективного управления собственностью морских портов Украины

- ✦ разработать конкурентоспособную тарифную политику, которая не устанавливала бы жесткие нормы ставок и платежей, но и не предоставляла портам и частным владельцам самостоятельно выстраивать тарифы, однако все же устанавливала определенные границы и условия на цену портовых услуг, позволяя учитывать покрытие необходимой нормы прибыли на вложенный капитал и рыночные факторы, влияющие на морскую отрасль;
- ✦ определить перечень стимулирующих мероприятий, позволяющий частному капиталу быстрее адаптироваться к ситуации в отрасли и наращивать объемы инвестиционных ресурсов;
- ✦ создать систему административной поддержки процесса реформирования морских портов.

2. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства, участия частного капитала в портовой деятельности, приватизации повысит прозрачность процедур разгосударствления и доверия частных инвесторов к государственным органам власти, расширит возможности для повышения эффективности деятельности портового сектора.

3. Существенная централизация управления морскими портами, бюрократизация и политизация процесса принятия решений, жесткое регулирование финансов не позволяет отрасли развиваться в соответствии с рыночными требованиями. Помочь решению данных проблем может определенная децентрализация управления, подразумевающая распределение функций и сфер ответственности между центральными органами власти, портовыми администрациями, местным самоуправлением и частным инвестором. В этом случае за первыми сохраняются функции стратегического планирования, разработки политики развития отрасли, макроэкономического регулирования. Портовые администрации возьмут на себя обязанности тактического планирования, обеспечения безопасности судоходства грузообработки, оперативного управления собственностью портов и хозяйственной деятельностью, часть которых перейдет к частникам по соответствующим договорам. Местные органы власти будут заинтересованы в аспектах влияния порта на прилегающие территории, со своей стороны регулировать социальные, экономические вопросы и проблемы безопасности.

4. Если одним из основных критериев конкурентоспособности отрасли и предприятий является их эффективность, то задача ее роста в морских портах напрямую будет способствовать достижению целей предлагаемой Концепции. Рост эффективности может обеспечиваться разными путями:

- ✦ за счет увеличения грузооборота, чего можно достичь, привлекая частных стивидоров, судоходные компании со своими грузами;
- ✦ путем наращивания мощностей и обеспечения безопасного функционирования инфраструктуры портов, что сложно осуществить без привлечения частного капитала;
- ✦ проведением оптимальной тарифной политикой и предоставлением некоторой свободы частным партнерам в определении цен на свои услуги;

- ✦ оптимизацией объема инвестиционных ресурсов из различных источников;
- ✦ повышением качества обслуживания, как государственными портовыми администрациями, так и частными компаниями, устанавливая определенные правила и нормы проведения погрузочно-разгрузочных и сопутствующих работ;
- ✦ качественным выполнением управленческих функций, остающихся в распоряжении портовых администраций – планирование, маркетинг, управление персоналом, финансовый анализ и оценка, бухгалтерский учет.

5. Обновление и наращивание объемов портовой инфраструктуры – объективное условие роста конкурентоспособности отрасли, обусловленное расширением мировой торговли, роли морского транспорта, необходимостью переориентировать многие грузопотоки Черноморо-Азовского бассейна на украинские порты. По данным экспертов [8], износ портовой инфраструктуры Украины в некоторых портах достигает 60 – 90%, что не позволяет эффективно их использовать. Важным является также факт недогрузки существующих терминалов и причалов, необходимость реконструкции производственных мощностей под определенные виды грузов (создание крытых и открытых складов, оборудованных площадей для фасовки и упаковки), отсутствие вспомогательных подъемно-транспортных машин. Препградой на пути реализации задачи технического и технологического обновления портовой инфраструктуры, в первую очередь, стоит объем необходимого финансирования – около 25 млрд грн, что является неподъемной суммой для Государственного бюджета Украины. Вследствие сложившейся ситуации единственным выходом является привлечение частного капитала для финансирования расширения портовых мощностей. На практике, частные инвесторы уже показали возможность эффективной работы в портовой отрасли: за годы независимости Украины из-за отсутствия нормальных механизмов взаимодействия государственных портов и частных предприятий, появилось достаточно частных портов и терминалов, работающих гораздо успешнее, чем рядом находящиеся государственные морские порты, обслуживающие похожий набор грузов. Однако частные инвесторы, вкладывая значительные средства, стремятся получить от портовых администраций не только возможность беспрепятственно работать в морских портах, но и уверенность в стратегическом сотрудничестве и долгосрочной эксплуатации модернизируемой портовой инфраструктуры. Такие взаимоотношения могут быть обеспечены концессионными соглашениями, лизинговыми договорами и ВОТ-контрактами.

6. Морские порты – это градообразующие предприятия, поэтому их финансово-экономическое состояние напрямую сказывается на уровне развития города, региона, в котором они находятся. В первую очередь это касается налоговых поступлений: например, Измаильский порт может давать до 18% собственных поступлений городского бюджета, Одесский порт перечисляет в бюджеты всех уровней около 600 млн грн, причем в местный – около трети, Ильичевский порт в городской

бюджет дает около 100 млн грн ежегодно, Феодосийский порт является основным источником доходов города. Немаловажен и факт того, что морские порты – крупные работодатели: в Одесском и Ильичевском портах трудится около 7 тыс. чел, в Мариупольском, Южненском – почти 4 тыс. чел., при этом в сопутствующей деятельности только в одной Одессе около 100 тыс. чел.

Велики расходы прибыльно работающих портов и на социальную сферу: Ильичевский порт в 2012 г. выделил около 29 млн грн, Феодосийский порт также тратит до 2 млн грн в месяц на поддержание собственной непроизводственной базы. В некоторых городах порты участвуют в развитии культурно-бытовой сферы – являются спонсорами ремонта школ, детских садов, домов культуры, парков и мест отдыха. Поэтому в свете процесса разгосударствления, прихода частного инвестора в порты, вопрос содержания социальной сферы и регионального развития стоит особо остро. Коллектив морских портов опасается массовых сокращений, городские власти – сокращений поступлений в бюджеты и потери финансовой поддержки городских проектов. Избежать негативного сценария в этом случае должно помочь переключивание на частного инвестора не только функций эксплуатации, модернизации, роста эффективности порта, но и управления и поддержания социальных программ, что должно быть закреплено в коллективных договорах, условиях концессионного соглашения, договорах о содействии и сотрудничестве между городом и частным инвестором.

Направлениями реализации поставленной цели роста конкурентоспособности морской портовой отрасли Украины, могут стать следующие аспекты государственной политики содействия развитию портов, а именно:

– *правовое обеспечение проводимых реформ*: кроме принятия Закона Украины «О морских портах», специалисты отрасли отмечают, что необходимо привести в соответствие с ним Законы Украины «О концессиях», «Об аренде государственного и коммунального имущества», «О приватизации государственного имущества», Хозяйственный и Гражданский Кодексы, усовершенствовать механизм расчета концессионных платежей, обеспечить устойчивый правовой статус как частного партнера (сегодняшнего и будущего), так и государственных портовых администраций, существующих коллективов портов, разработать прозрачные правила проведения конкурсных торгов и тендеров;

– *стимулирование участия частного сектора в деятельности морских портов* на тех участках, которые сейчас считаются неконкурентоспособными и малорентабельными, путем предоставления различных льготных условий соглашений, снижения налогового давления, освобождения от концессионных или арендных платежей на определенный период;

– *модернизация структуры управления морской портовой отраслью* является залогом стабильности проводимых реформ. Основы этого процесса уже заложены в Законе о морских портах, где прописана четкая иерархия управления портовой отраслью – от Кабинета

Министров до администрации определенного морского порта, разделены функции стратегического управления и хозяйственной деятельности, регулирования и обеспечения безопасности мореплавания. Однако не менее важным должно стать реальное и целесообразное применение предоставленных полномочий и высшими органами управления, и начальниками портовых администраций на местах;

– *совершенствование стратегического планирования развития морских портов* подразумевает изменение отношения к этому достаточно эффективному инструменту управления – переход от формального к реальному его использованию. Различные стратегии и концепции развития морской портовой отрасли, разрабатываемые и принимаемые Кабинетом Министров (Стратегия развития морских портов Украины до 2015 г., Транспортная стратегия Украины на период до 2020 г.) определяют концептуальные основы формирования государственной политики управления, отдельные положения которых успешно реализуются: закон о морских портах, государственно-частное партнерство, концессионные соглашения, повышение безопасности мореплавания, структурная перестройка системы управления. Однако отсутствие финансовой поддержки разрабатываемых мероприятий, некая несистемность и разбалансированность их реализации, слишком общий характер без указания реальных средств и способов достижения поставленных целей и конкретных действий делает такие документы рамочными и расплывчатыми. Стратегический план развития морских портов должен обязательно основываться на глубоких аналитических исследованиях проблем и перспектив отрасли, содержать перспективные, целевые показатели параметров развития отрасли, ее перспективные направления, четкие сроки и этапы реализации, описывать соответствующие механизмы, полномочия и ответственность участвующих сторон, ожидаемые результаты. Тогда такой план станет не просто концепцией, а долгосрочной «дорожной картой» роста конкурентоспособности отрасли;

– *разработка эффективной системы контроля и регулирования деятельности частных и государственных структур в портовой отрасли*, которая позволила бы оценивать соответствие существующих результатов их сотрудничества или процессов разгосударствления с оговоренными в соответствующих соглашениях и принимать решения, направленные на преодоление разногласий и возвращение к выполнению договоренностей. Эффективность контроля в данном случае будет заключаться, в основном, в предотвращении ситуаций игнорирования положений договора, отказа исполнять принятые обязательства частным партнером либо государственными портовыми органами, неконкурентных, коррупционных действий, невыполнения экологических требований. Организационно, система контроля и регулирования может быть реализована в виде наблюдательного органа – совета, в который войдут представители, как частного инвестора, так и администрации порта, местных властей, отраслевого министерства, профсоюза;

– *всестороннее содействие реализации крупных инфраструктурных проектов со стороны государственных органов власти* – от организационной поддержки до финансовой не только в морских портах, но и в автомобильном, железнодорожном секторе;

– *совершенствование процедуры отбора инвесторов* должно проходить в направлении снижения бюрократической нагрузки на частный сектор, повышения прозрачности конкурсов, преследования коррупционных схем получения контрактов. Однако, наряду с упрощением процедур, необходимо разработать эффективную систему критериев отбора инвесторов, проводить тщательный аудит их финансово-экономического состояния, кредитоспособности, истории участия в аналогичных проектах, позиции в отношении соблюдения законодательства и требований безопасности. Причем для различных форм государственно-частного партнерства или участия частного капитала мера принятия инвестора может отличаться – чем более масштабное и длительное сотрудничество, тем жестче должны быть требования по всем группам критериев отбора.

Предлагаемая Концепция эффективного управления собственностью морских портов Украины имеет свой механизм реализации – совокупность отдельных составляющих системы управления, соприкасающихся и связанных друг с другом, а именно: экономического, финансового, инвестиционного, организационного и правового механизмов (рис. 2).

Представленный выше набор элементов не может действовать отдельно друг от друга. Кроме того, на практике сложно выделить чистые механизмы экономического, финансового, организационного характера, поэтому образуются естественные обобщенные структуры, взявшие некоторые черты друг друга – финансово-инвестиционный механизм, финансово-экономический, экономико-инвестиционный, организационно-правовой, организационно-экономический. Вместе они формируют комплексный механизм реализации Концепции эффективного управления собственностью морских портов Украины, который должен обеспечить целенаправленное взаимодействие всех заинтересованных сторон в процессе осуществления программы разгосударствления портовой отрасли в условиях существующей политики управления морехозяйственным комплексом страны (рис. 3).

В основу разработанной Концепции управления положен ряд принципов – руководящих положений, которые должны стать основными правилами, установками для проведения процесса разгосударствления и достижения основной цели – роста конкурентоспособности морской портовой отрасли:

- ✦ *приоритет экономических целей, коммерциализация и децентрализация*, что позволит на первый план вывести экономические, а не политические мотивы перестройки отношений собственности в морских портах;



Рис. 2. Структура элементов Концепции эффективного управления собственностью морских портов Украины

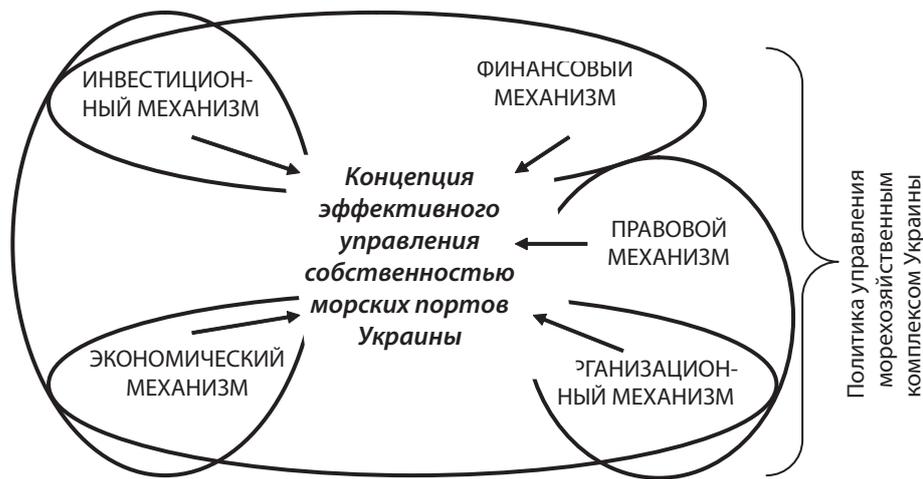


Рис. 3. Комплексный механизм Концепции эффективного управления собственностью морских портов Украины

- ✦ *платность* – возмездное предоставление государственного имущества по договорам государственно-частного партнерства, и в результате приватизации;
- ✦ *смешанное финансирование* – позволяет снизить риск вложения средств в крупные проекты и совместные предприятия за счет участия государства, расширить спектр используемых финансовых источников, обеспечить большую заинтересованность как государства-инвестора, так и инвестора-частника;
- ✦ *баланс интересов участников* особенно важен, так как возможно цели частного инвестора и государства будут отличаться. Особенно это касается финансовой части – финансирования проектов, тарифной политики, налогообложения. Поэтому важно заранее определить точки компромисса, несогласия и контролировать их соблюдение;
- ✦ *соблюдение антимонопольного законодательства и поддержка конкуренции* возможна путем конкурентного выбора инвестора для участия в проектах, четкого выполнения пунктов договора о партнерстве, касающихся конкуренции в портах, а также контроль соответствующих государственных органов и применение санкций в случае их нарушения;
- ✦ *прозрачность и доступность информации о прохождении процессов разгосударствления и государственно-частного партнерства* позволит предотвратить коррупционные действия государственных чиновников и частных лиц, повысить имидж государства на международной арене, что отразится и на инвестиционной привлекательности отрасли, и на ее кредитном потенциале;
- ✦ *экологическая и техногенная безопасность* – обязательное условие работы любых предприятий, структур и обеспечения качества жизни населения. Предусматривает реализацию политики недопущения вреда и ущерба окружающей природной среде, персоналу предприятия, жителям прилегающих территорий;
- ✦ *экономическая и социальная ответственность инвесторов и государства* позволит провести реформирование отрасли менее болезненно для персонала, местных органов власти, обеспечит поддержку и распространение данного процесса путем взятия на себя частным инвестором прошлых социальных обязательств государственного порта и их расширением, активного диалога новых владельцев и коллектива предприятия, участия в общегородских программах развития.

ВЫВОДЫ

Таким образом, предлагаемая Концепция эффективного управления собственностью морских портов, сформированная в условиях набирающего обороты процесса разгосударствления в отрасли, представляет собой комплексный механизм перестроения отношений собственности и управления, нацеленный на рост конкурентоспособности морской отрасли в экономическом, финансовом, организационном, правовом и инвестиционном аспектах за счет привлечения частного капитала и активного взаимодействия государственных органов власти и частных инвесторов на паритетной основе. ■

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный морской рейтинг Украины – 2009 // Порты Украины. – 2010. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/1719>
2. Михайлова В. Национальный морской рейтинг Украины – 2010 / В. Михайлова // Порты Украины. - 2011. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2006>
3. Национальный морской рейтинг Украины – 2011 // Порты Украины. – 2012. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2479>
4. Verhoeven P. A review of port authority functions: towards a renaissance? / [P. Verhoeven]. – University of Antwerp, 2009. – 24 p.
5. Закон Украины «О морских портах» / Голос Украины. – № 105. – 13.06.2012.

6. Політична економія : підручник / За ред. В. Г. Федоренка. – К. : Алерта, 2008. – 487 с.
7. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models / The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank, 2007. – 78 p.
8. Кабмин разрешил передавать порты в концессию // Центр транспортных стратегий. Новости. – 20.11.2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cfts.org.ua/news/49390>

PREFERENCES

"Kабmin razreshil peredavat porty v kontsessiiu [Cabinet resolved to transfer the ports to the concession]." Tsentr transportnykh strategiy. <http://cfts.org.ua/news/4939>

[The law of Ukraine "On sea ports" / Voice of Ukraine. – No. 105. – 13 June 2012.

Mikhaylova, V. "Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2010 [National Maritime rating of Ukraine-2010]." <http://portsukraine.com/node/2006>.

"Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2011 [National Maritime rating of Ukraine-2011]." <http://portsukraine.com/node/2479>.

"Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy-2009 [National Maritime rating of Ukraine-2009]." <http://portsukraine.com/node/1719>.

Politychna ekonomiiia [Political Economy]. Kyiv: Alerta, 2008.

"Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models." In *The International Bank for Reconstruction and Development: The World Bank*, 2007.

Verhoeven, P. *A review of port authority functions: towards a renaissance?* : University of Antwerp, 2009.

УДК 338.47

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ З ПОЗИЦІЙ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

КУДРЯВЦЕВ В. М.

УДК 338.47

Кудрявцев В. М. Пріоритетні напрямки розвитку автотранспортної галузі з позицій забезпечення інвестиційної безпеки

У даній роботі розглянуто й обґрунтовано сучасні підходи до визначення пріоритетних напрямків формування державної політики розвитку автотранспортної галузі та розвитку автотранспортних підприємств з позицій забезпечення інвестиційної безпеки. Запропоновано механізм формування та реалізації політики держави, який є не простою сумою організаційно-економічних форм, а таким явищем, в якому відображаються взаємозв'язок між ними, взаємодія, взаємопереходи. Встановлено найважливіші причини, що стримують розвиток автотранспортної галузі. Визначено основні економічні заходи державної політики забезпечення інвестиційної безпеки автотранспортної галузі, до яких віднесено розвиток перспективних форм фінансування і підтримки даної сфери.

Ключові слова: автотранспорт, держава, безпека, економічна безпека, інвестиційна безпека.

Рис.: 1. **Бібл.:** 8.

Кудрявцев В'ячеслав Михайлович – асистент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет (вул. Петровського, 25, Харків, 61002, Україна)

E-mail: slavkudr@mail.ru

УДК 338.47

Кудрявцев В. М. Приоритетные направления развития развития автотранспортной отрасли с позиций обеспечения её инвестиционной безопасности

В данной работе рассмотрены и обоснованы современные подходы к определению приоритетных направлений формирования государственной политики развития автотранспортной отрасли и развития автотранспортных предприятий с позиций обеспечения инвестиционной безопасности. Предложен механизм формирования и реализации политики государства, который является не простой суммой организационно-экономических форм, а таким явлением, в котором отражаются взаимосвязь между ними, взаимодействие, взаимопереходы. Установлены важнейшие причины, сдерживающие развитие автотранспортной отрасли. Определены основные экономические меры государственной политики обеспечения инвестиционной безопасности автотранспортной отрасли, к которым отнесено развитие перспективных форм финансирования и поддержки данной сферы.

Ключевые слова: автотранспорт, государство, безопасность, экономическая безопасность, инвестиционная безопасность.

Рис.: 1. **Библ.:** 8.

Кудрявцев Вячеслав Михайлович – ассистент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет (ул. Петровского, 25, Харьков, 61002, Украина)

E-mail: slavkudr@mail.ru

UDC 338.47

Kudryavtsev V. M. Priority Directions of Development of Transportation Branch From the Point of View of Ensuring its Investment Security

The article considers and justifies modern approaches to determining priority directions of formation of the state policy of development of the transportation branch and development of transportation companies from the point of view of investment security. It offers a mechanism of formation and realisation of the state policy, which is not just a sum of organisational and economic forms, but a phenomenon, which reflects interconnection between them, interaction and intertransition. It establishes most important reasons that hold back development of the transportation branch. It determines main economic measures of the state policy of ensuring investment security of the transportation branch, which development of prospective forms of financing and support of this sphere are related to.

Key words: transport, state, security, economic security, investment security.

Pic.: 1. **Bibl.:** 8.

Kudryavtsev Vyacheslav M. – Assistant, Kharkiv National Automobile and Highway University (vul. Petrovskogo, 25, Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: slavkudr@mail.ru