УДК 330.322

ДЕТЕРМИНАНТЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СУДОХОДНОЙ ОТРАСЛИ НОВЫХ РЕГИОНОВ

И.В. ШЕВЧЕНКО, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет
e-mail: decan@econ.kubsu.ru

Н.В. ХУБУТИЯ, старший преподаватель кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет
e-mail: nhubutiya@mail.ru

Аннотация

Современные экономические реалии обусловливают необходимость формировать условия устойчивого роста экономик новых регионов, перезапустить работу ключевых отраслей и предприятий. Судоходные предприятия представляют собой транспортную вертикаль промышленности нового регионального пространства. Определены направления по привлечению инвестиций в отрасль, а также рассмотрены основные элементы временного единого налога для судоходных предприятий.

Ключевые слова: *новое региональное пространство, предприятие, инвестиционная привлекательность, морской торговый порт, судостроение, судоремонт, судоходная вертикаль, инвестиционное обеспечение, временный единый налог*.

DOI: 10.31429/2224042X_2023_72_54

Реинтеграция Донецкой Народной Республики (ДНР), Луганской Народной Республики (ЛНР), Запорожской и Херсонской областей в состав Российской Федерации началась 5 октября 2022 г. Главное условие функционирования экономики новых регионов — активное внедрение производственных и управленческих инноваций, адаптация и модернизация ключевых отраслей. В частности, появилась возможность реализовать преимущества в сфере нематериальных активов, когда не только производственные (даже современные) мощности и ресурсы выступают специфическим товаром и основой модернизации соответствующих систем управления. Дефицит собственных финансовых ресурсов новых регионов стимулирует их к поиску новых источников привлечения инвестиций. Анализ существующих экономических проблем и перспектив судоходных предприятий новых регионов (рис. 1) даст возможность сформировать стратегию инвестиционного обеспечения.

С целью привлечения инвестиций на предприятия необходимо уделить внимание основным составляющим элементам, условиям рыночной и бизнес-среды данной отрасли и элементам механизма инвестиционного обеспечения. Для этого перейдем к анализу работы основных морских торговых портов ДНР и Запорожской, Херсонской областей (используя данные Администрации морских портов, официальных сайтов), что позволит выделить конкурентные преимущества, проблемы и перспективы их развития. Прежде всего актуальным для судоходных предприятий новых регионов остается создание вертикально интегрированных структур, которые могут сочетать судостроение, судоремонт, портовую деятельность, производство аграрной или промышленной продукции, морские грузовые перевозки для уменьшения себестоимости производства. Рассмотрение вертикали судоходной отрасли необходимо начать с определения позиционирования торговых портов. На территории нового регионального пространства РФ действуют 4 крупных морских торговых порта: Мариупольский, Бердянский, Скадовский и Херсонский [10—13].

Мариупольский морской торговый порт (на рис. 1 отмечен цифрой 1), размещен на территории северо-западного побережья Таганрогского залива Азовского

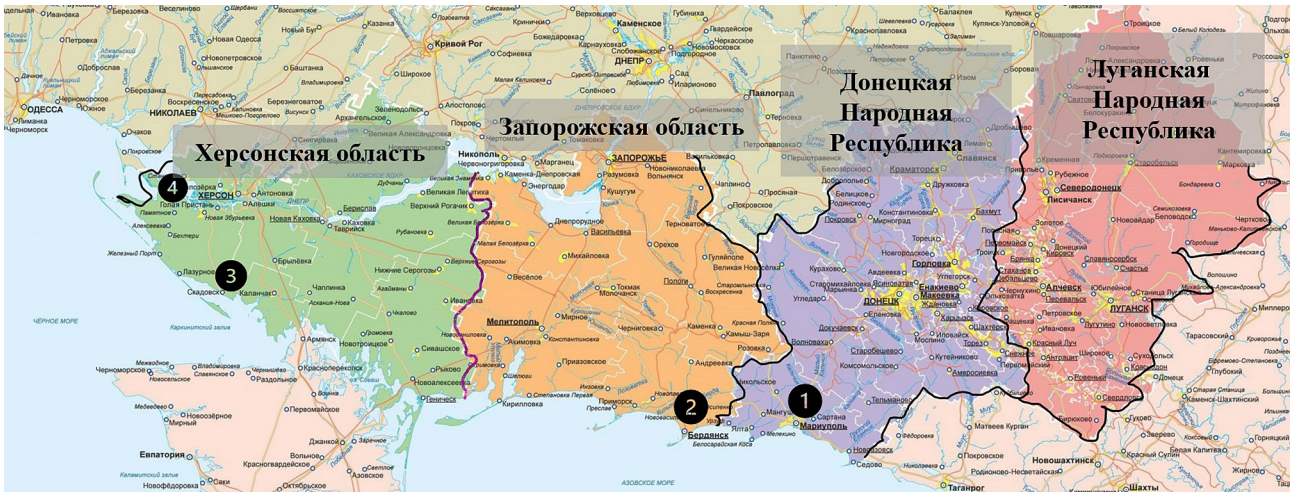


Рис. 1. Новое региональное пространство Российской Федерации (составлено автором на основании [6—9])

моря (г. Мариуполь, ДНР). Протяженность причальной линии морского порта составляет 3,9 км (20 причалов) с глубинами до 10 м. Портовая деятельность обслуживается железнодорожной станцией «Мариуполь-Порт». К порту ведут автомобильные дороги. Пропускная способность Мариупольского морского торгового порта достигает 38,8 млн т в год [1]. Общий объем переработки грузов Мариупольского морского торгового порта в 2012 г. составлял 14,9 млн т. В 2020 и 2021 гг. данный показатель равнялся соответственно 23,2 и 24,1 млн т [5]. Несмотря на сложные условия внешней среды (проведение специальной военной операции на востоке Украины, ограничения железнодорожного сообщения, ограничения на проход морских судов в акваториях Азовского и Черного морей), Мариупольский морской торговый порт остается стратегически важным логистическим элементом морского хозяйственного комплекса нового регионального пространства.

Ещё одним элементом судоходного комплекса нового регионального пространства стал Бердянский морской торговый порт (на рис. 1 обозначен цифрой 2), расположенный в северо-восточной части Бердянского залива (г. Бердянск, Запорожской области). Причальная линия порта составляет 1,6 км (9 причалов), с глубинами до 9 м. Портовую инфраструктуру дополняют автомобильные и железнодорожные пути. Пропускная способность терминалов Бердянского морского торгового порта достигла 7,2 млн т в год [7]. Общий объем переработки грузов Бердянским морским торговым портом в 2013 г. составлял 2,5 млн т, в 2017 г. — 3,8 млн т, а в 2021 г. — 6,1 млн т.

Скадовский морской торговый порт (на рис. 1 обозначен цифрой 3) расположен на северном берегу Джарылгацкого залива Черного моря (г. Скадовск, Херсонской области). Причальная линия порта составляет 0,8 км (5 причалов) с глубинами до 6 м. Сухопутная связь с портом осуществляется только автомобильным транспортом. Потенциальная емкость терминалов Скадовского морского торгового порта достигает 1,8 млн т в год [13—15]. Общий объем переработки грузов Скадовского морского торгового порта в 2012 г. составлял 180 тыс. т, а в 2021 г. — 2,2 тыс. т, что говорит о прекращении функционирования порта.

Последним рассмотренным нами элементом судоходной вертикали является Херсонский морской торговый порт (на рис. 1 обозначен цифрой 4), размещающийся на правом берегу Днепра, в 15 км от его устья (г. Херсон Херсонской области). Протяженность линии причалов порта составляет 1,5 км (7 причалов) с глубинами до 10 м. Инфраструктура порта включает железнодорожную станцию «Херсон-Порт» и две автомобильные дороги. Пропускная способ-

ность терминалов Херсонского морского торгового порта достигает 9,3 млн т в год. Базовый объем переработки грузов порта в 2012 г. составлял 3,8 млн т, а в 2021 г. — 2,4 млн т, другими словами, объемы грузов Херсонского морского торгового порта постепенно сокращались.

Таким образом, деятельность морских торговых портов в транспортно-грузовой системе нового регионального пространства характеризуется снижением объемов переработки грузов на протяжении последних 15 лет. Причем большинство морских торговых портов используют 50 % своей потенциальной пропускной способности. Таким образом, проблемы развития морских перевозок и повышения эффективности систем управления финансово-хозяйственной деятельностью морских торговых портов очень актуальны.

Несмотря на падение грузооборота, увеличилась доля транзитных доходов, что стабилизировало и увеличивало объемы доходов от основной деятельности морских торговых портов [11—14]. Ключевой причиной подобных тенденций стали прямые инвестиции иностранных компаний и институтов в судоходную отрасль украинского государства. Так, на рис. 2 представлена динамика показателей инвестирования в судоходную отрасль Украины по данным Всемирного банка, OECD.

Исследуя инвестиционные потоки в судоходную отрасль со стороны международных институтов можно отметить: среди них за исследуемый период с 2011 по 2021 г. максимальный объем инвестиций пришелся на 2012—2013 гг., а начиная с 2014 г. инвестиционные вливания сократились и к концу рассматриваемого периода были практически прекращены. Следует отметить отрицательные ожидания инвесторов, снижающие рост показателя инвестиционной привлекательности. Увеличение валютного курса доллара США к местной валюте, разрыв экономических связей с судоходными предприятиями СНГ, отсутствие капитальных вложений в модернизацию судоходных компаний отразилось на всех элементах отраслевой вертикали.

Как мы видим, источником инвестиций для предприятий судоходной отрасли выступали привлеченные ресурсы, что обусловило стабильность экономического развития отрасли до 2014 г., при этом отсутствовали эффективные инструменты реализации собственных ресурсов.

С учетом современных тенденций возникает необходимость формирования новых способов сотрудничества между реципиентами и донорами капитала. Успешное формирование, использование механизмов привлечения инвестиций позволит предприятиям новых регионов своевременно привлекать необхо-

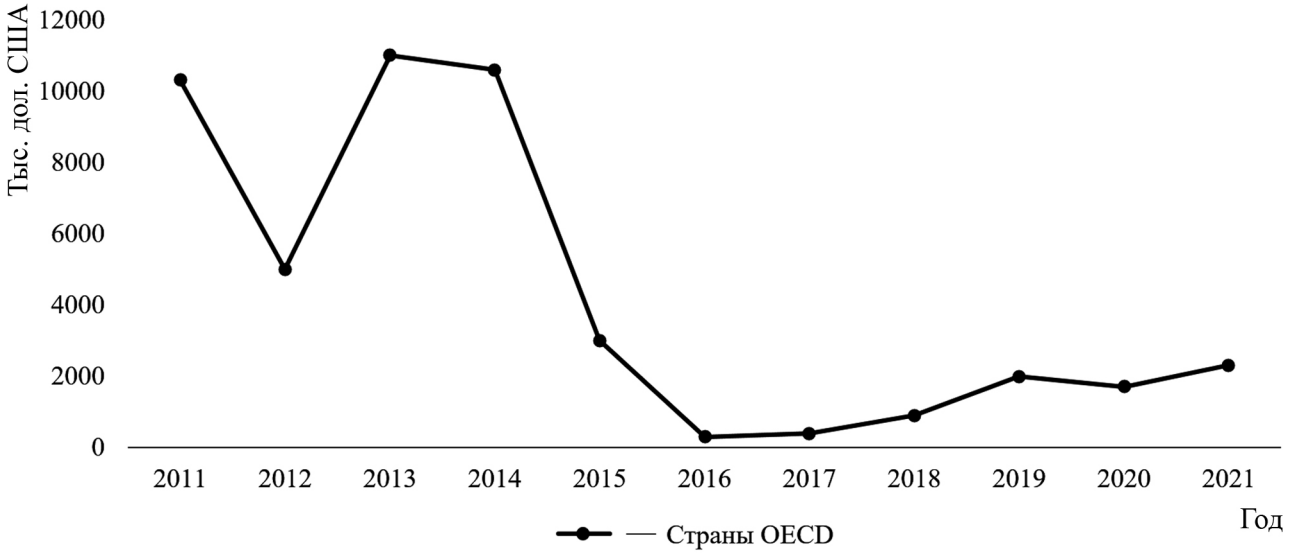


Рис. 2. Динамика объемов прямых инвестиций в судоходную отрасль Украины стран — членов OECD в течение 2011—2021 гг., тыс. дол. США (составлен авторами на основании [11, 14])

димый объем средств, повысит устойчивость и конкурентоспособность предприятий в условиях перехода в новое экономико-правовое поле. На протяжении десятилетий судоходная отрасль четырех регионов не осуществляла всестороннюю модернизацию основных средств, не были сформированы инновационные ориентиры, отсутствовали стратегии развития. Разработанные ранее украинским государством законодательные инициативы (создание флота, перестройка терминалов) реализовывались за счёт кредитных средств банков («Райффайзен Банк» и ЧАО «Завод “Кузница на Рыбальском”») либо концессионных соглашений BOO (Build-Own-Operate), что означало передачу государственной собственности в руки акционеров внешних инвесторов.

Предприятия судоходной отрасли нового регионального пространства нуждаются, помимо модернизации технико-технологической системы также в обновлении механизма управления финансово-хозяйственной деятельностью. Именно долговременное экономическое развитие обеспечит выход предприятий на новые финансовые рынки, создаст условия для реализации инновационной и конкурентоспособной продукции. Модернизация управления финансово-хозяйственной деятельностью предприятий обеспечит эффективность функционирования предприятий, развитие инфраструктуры и конкурентоспособность отечественного транспортного комплекса и экономики в целом. В соответствии с выводами Администрации морских торговых портов Черноморско-Азовского бассейна конкурентные преимущества определены и представлены в табл. 1.

Наряду с преимуществами транспортно-логистических предприятий новых регионов очевиден комплекс проблем системного характера [1, 7]. Дезинтеграционные тенденции проявляются не только в разрыве политических, экономических и торговых связей со странами СНГ, но и в отсутствии комплексной интеграции в европейское бизнес-сообщество (прямые инвестиции обеспечивали только операционные потребности судоходной отрасли, не приводя к глубоким преобразованиям, не реализовывались морские проекты инфраструктурных преобразований под европейские стандарты). Далее представлены международные проекты и программы, в которых были задействованы такие виды

Таблица 1

Конкурентные преимущества судоходной отрасли новых регионов на отечественном и мировом рынках (составлена авторами [6—7])

Логистические преимущества	Технико-экономические преимущества
Выгодное политико-географическое расположение указанных портов, что предполагает возможность устойчивого обеспечения потенциальной пропускной способности более 110 млн т в год Наличие транспортных узлов и развитой инфраструктуры в пределах морских торговых портов, что обеспечивает техническую состоятельность в отношении переработки грузов в рамках единой транспортно-грузовой системы и сочетание преимуществ железнодорожного, автомобильного и речного видов транспорта Прямое железнодорожное и автомобильное сообщение с крупными городами РФ Близкое расположение морских торговых портов к центрам сырьевой базы, промышленного производства и предприятий агропромышленного комплекса	Наличие глубоководных подходов к большинству морских торговых портов новых регионов, высокая потенциальная совокупная пропускная способность, достаточные перевалочные мощности и возможность хранения грузов широкой номенклатуры Обеспечение условий работы портов в режимах экспорта, импорта, транзита и каботажа Достаточное количество свободных территорий, что определяет возможности дальнейшего развития морских портов и реализации соответствующих инвестиционных проектов Наличие квалифицированных специалистов и рабочих транспортно-логистической инфраструктуры, в частности, в сфере морского транспорта



Рис. 3. Положительные эффекты, полученные предприятиями новых регионов при реализации международных проектов и программ (составлено автором [1, 7, 10, 12])

транспорта, как автомобильный и железнодорожный. Очевидно отсутствие совместных международных морских проектов интеграции судоходных компаний нового регионального пространства (рис. 3).

Очевидно, что такие тенденции отражаются на состоянии отрасли и обуславливают снижение эффективности ее функционирования. Переход судоходных предприятий новых регионов в отечественную экономико-правовую систему, а также участие предприятий в международных проектах требуют дополнительных ресурсных затрат. В переходный период и до того низкая эффективность деятельности предприятий транспортной сферы — продолжает ухудшаться [4, 10]. Фундаментальные факторы, вызвавшие значительное падение объемов перевозок грузов в течение 30 лет и сокращение индекса логистической инфраструктуры за последние годы, представлены на рис. 4 [4, 10, 12].

По результатам проведенного анализа можно констатировать, что главным направлением развития судоходных предприятий нового регионального пространства становятся: модернизация технико-технического состояния терминалов, разработка новых цепочек поставок, поиск альтернативных рынков сбыта, присоединение к существующим российским транспортным системам.

При рассмотрении судоходной вертикали немаловажное значение имеет такой элемент, как судостроительный блок. К судостроительным предприятиям новых регионов относятся: Азовский судоремонтный завод (г. Мариуполь) ООО «Смарт Мэритайм Груп — Херсонская верфь» (Херсонский судостроительный завод), Херсонский государ-



Рис. 4. Набор факторов, характеризующих падение экономических показателей (составлено автором [4, 10, 12])

ственный завод «Палада». Судостроительные и судоремонтные предприятия обладают большими производственными мощностями, осуществляют деятельность по конструированию различных типов судов, производят ремонт, модернизацию и переоборудование каботажных судов и судов смешанного типа, изготовляют оборудование для добывающих отраслей и сложные металлоконструкции.

Множество элементов, влияющих на инвестиционную привлекательность судоходных и судоремонтных предприятий, усложняют процесс принятия инвестиционных решений. Предприятие в этой системе является конечным пунктом вложения средств, где реализуются конкретные проекты, связанные со смешанными и каботажными судами. Инвестор не будет заинтересован в инвестировании средств в судоходные предприятия, если в данном регионе не установится единая транспортно-грузовая система и развитие этой отрасли в экономике государства не будет перспективным.

Перейдем к анализу составляющих, формирующих инвестиционную привлекательность судоходных предприятий новых регионов. Мы выделили основные показатели, которые демонстрируют уровень инвестиционной привлекательности предприятия (табл. 2). Перечень показателей был выбран на основе разработанных ранее авторских методик.

Анализируя основные составляющие, которые формируют инвестиционную привлекательность предприятий, можно утверждать, что: в целом с 2015 г. прослеживается положительная тенденция роста большей части показателей. За период с 2014 по 2019 г. показатели финансовой составляющей исследуемых предприятий отразили общее положительное финансовое состояние данных предприятий и достаточную степень их финансовой самостоятельности [9, 15].

В 2021 г. показатель фондоотдачи отражает количество продукции, произведенное данным предприятием на единицу основных средств, вложений. По степени важности данный показатель можно сопоставить с амортизацией основных средств или с рентабельностью (показателем эффективности) продукции, так как именно на основании значений фондоотдачи можно сделать вывод о том, насколько хорошо работает то или иное предприятие. Показатель фондоотдачи Мариупольского морского торгового порта увеличился почти в два раза, а у Херсонского государственного завода «Палада» — на 0,24 позиции.

Расчет материалоотдачи Мариупольского морского торгового порта, который осуществляется на основе данных о стоимости материальных ресурсов и стоимости товарной продукции, показал увеличение показателя на 0,1, что положительно характеризует деятельность базовых предприятий, а по сравнению с 2020 в 2021 г. каждая денежная единица материальных затрат принесла дополнительно, соответственно, 10 коп. материального продукта. Следовательно, анализ производственных показателей исследуемых предприятий позволяет сделать вывод, что для инвесторов

Таблица 2

Показатели инвестиционной привлекательности предприятий судоходной отрасли (составлена авторами по [8, 15])

Показатель	Индекс	Год							
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1. Мариупольский морской торговый порт									
Фондоотдача*	Y21	0,66	0,65	0,67	0,6	0,53	0,48	0,84	—
Рентабельность	Y22	0,8	0,82	0,12	–0,05	–0,04	0,37	0,07	—
Материалоотдача	Y23	2,1	1,8	2,4	1,4	1,39	1,44	1,54	–0,9
Уровень автоматизации системы управления финансово-хозяйственным комплексом	Y24	0,13	0,13	0,13	0,12	0,11	0,13	0,14	—
Коэффициент положительной кредитной истории	Y25	—	—	—	—	—	0,5	0,88	0,11
2. Херсонский государственный завод «Палада»									
Фондоотдача*	Y21	0,79	0,75	0,94	0,69	0,65	0,73	0,97	—
Рентабельность	Y22	4,48	2,2	5,16	3,98	3,47	6,5	6,7	–0,4
Материалоотдача	Y23	4,47	3,94	6,21	3,45	2,59	1,8	1,75	—
Уровень автоматизации системы управления финансово-хозяйственным комплексом	Y24	0,13	0,13	0,14	0,15	0,15	0,16	0,17	—
Коэффициент положительной кредитной истории	Y25	0,6	0,54	0,87	0,87	0,67	0,81	0,91	—

*Нормативные показатели: фондоотдача (средняя по отрасли = 0,4—0,5).

указанное предприятие может представлять интерес [9, 15].

Рассмотрев в статье детерминанты инвестиционной привлекательности судоходной вертикали, можно прийти к заключению, что разработка рекомендаций по привлечению инвестиций в предприятия нового регионального пространства должна основываться на стандартных мерах устранения проблем эффективного функционирования судоходной отрасли, реализации существующего потенциала, формировании благоприятного инвестиционного климата. Подобный климат можно создать с помощью снижения налоговой нагрузки, совершенствования практики налогового администрирования и стимулирования инновационно-инвестиционной деятельности, обеспечения доступности кредитов предприятий судоходной отрасли путем снижения их стоимости на основе субсидирования и организации стимулирующей системы обязательного страхования для банков, кредитующих инвестиционные проекты предприятий судоходной вертикали.

Для устранения указанных проблем функционирования судоходной отрасли нового регионального пространства были определены пути совершенствования механизма инвестиционного обеспечения (рис. 5).

Особое внимание следует уделить снижению налоговой нагрузки и возможности учета расходов при расчете налоговой базы, продлению и расширению переходных положений для предприятий судоходной отрасли, а также разработке особого налога для судоходных предприятий. Один из возможных вариантов — введение временного единого налога для судоходных предприятий, особенности применения которого представлены на рис. 6.

Результаты анализа основных детерминант инвестиционной привлекательности судоходной вертикали нового регионального пространства позволили сформировать основные направления повышения инвестиционного



Рис. 5. Систематизация направлений по привлечению инвестиций в судоходную отрасль (составлен авторами по [3, 10])



Рис. 6. Основные элементы временного единого налога судоходных организаций нового регионального пространства (составлено автором [6—9])

обеспечения, они подразделяются на разные уровни функционирования:

– рыночный, на котором целесообразно усиливать конкурентные преимущества судоходных предприятий, а также вводить новую систему тарификации;

– внутрихозяйственный с элементами совместного государственно-частного партнёрства, продажей пакетов акций предприятий на Московской бирже;

– государственного, нормативно-правового и организационно-методического направления, которое раскрывается в выделении судоходной отрасли в самостоятельный субъект хозяйствования с независимым управлением, но при сохранении участия государства в собственности и управлении, а также адаптация к законодательству РФ и временное введение более благоприятных условий налогообложения (введение временного единого налога для судоходных предприятий).

Библиографический список

1. Анализ деятельности зарубежных логистических центров. URL: http://repetitora.com/analizd-eyatelnosti-zarubezhnyh-logisticheskih-centrov.

2. Аналитика пресс-центра АМПУ. ГП «Администрация морских портов Украины». URL: https://www.uspa.gov.ua.

3. *Дэниел Л.*, *Йилдиран С.* Практика финансирования судов в крупных судостроительных компаниях. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/ship.

4. Европейский инвестиционный банк. Программы ЕИБ по экологическому судоходству. URL: https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/green_ shipping_ presentation_mos_ inea.pdf.

5. Мировая морская торговля в разбивке по видам грузов и группам стран в годовом исчислении. URL: https://unctadstat.unctad.org/ wds/ TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363.

6. О принятии в Российскую Федерацию Донецкой Народной Республики и образовании в составе Российской Федерации нового субъекта — Донецкой Народной Республики: Федеральный конституционный закон от 04.10.2022 № 5-ФКЗ (ред. от 28.04.2023). URL: https://www.consultant.ru/.

7. О принятии в Российскую Федерацию Запорожской области и образовании в составе Российской Федерации нового субъекта — Запорожской области: Федеральный конституционный закон от 04.10.2022 № 7-ФКЗ (ред. от 28.04.2023). URL: https://www.consultant.ru/.

8. О принятии в Российскую Федерацию Луганской Народной Республики и образовании в

составе Российской Федерации нового субъекта — Луганской Народной Республики: Федеральный конституционный закон от 04.10.2022 № 6-ФКЗ (ред. от 28.04.2023). URL: https://www.consultant.ru/.

9. О принятии в Российскую Федерацию Херсонской области и образовании в составе Российской Федерации нового субъекта — Херсонской области: Федеральный конституционный закон от 04.10.2022 № 8-ФКЗ (ред. от 28.04.2023). URL: https://www.consultant.ru/.

10. Список Ллойда. Топ-10 в сфере судовых финансов. URL: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1120360/Top-10-in-ship.

11. Факторы, влияющие на структуру мирового судостроения. Промышленность. URL: http://www.oecd.org/industry/ind/41813713.pdf.

12. *Федин В.* Станет ли судостроение локомотивом экономики. URL: https://biz.nv.ua/experts/stanet-li-sudostroenie-lokomotivom-ekonomiki2468574.html.

13. Философский энциклопедический словарь / ред.-сост. Е.Ф. Губский [и др.]. М., 2022.

14. Экспертный обзор норвежской судостроительной промышленности. OECD Publishing, 2023. URL: https://www.oecd.org/sti/ind/PeerReviewNorway_FINAL.pdf.

15. Экспертный обзор судостроительной промышленности Финляндии. OECD. 2022. URL: https:// https://www.oecd.org/finland/peer-review-finland судостроительная промышленность.pdf.