

Как преодолеть барьеры на пути развития портов

Итоги расширенного заседания совета Ассоциация портов Украины «Укрпорт».

Расширенное заседание совета Ассоциации «Укрпорт» состоялось 20 апреля 2018 года в Черноморске на базе ЧАО «Ильичевсквнештранс» («ИВТ»). Вел заседание президент «Укрпорта» Юрий Крук. Среди многочисленных приглашенных были народный депутат Украины, председатель подкомитета по водному транспорту Комитета по транспорту Верховной Рады Александр Урбанский, председатель Администрации морских портов Украины Райвис Вецкаганс и другие.

Быть ли Научно-экспертному совету?

На заседании рассмотрели вопрос о реализации инициативы Ассоциации «Укрпорт» и Национальной Академии Наук Украины по созданию Научно-экспертного Совета Мининфраструктуры и НАНУ для реализации морской политики Украины.

Директор института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАНУ Борис Буркинский вспомнил времена, когда представители института были членами коллегии транспортного министерства. Но мнения ученых не всегда совпадают с мнением начальства, и их постепенно перестали приглашать на заседания. Жизнь же показала, сколь негативно могут влиять на ситуацию в морской отрасли непродуманные решения, не подкрепленные научными проработками и мнениями экспертов-профессионалов.

Борис Буркинский рассказал о проделанной работе по подготовке к созданию Научно-экспертного Совета (проект Положения о новом органе направлен в министерство, отработан список предполагаемых членов Совета и т. д.). Но из выступления зам. директора Департамента реформирования и функционирования

морского и речного транспорта Мининфраструктуры Ивана Иванчика стало ясно, что министерство не склонно создавать новый консультативный орган, а предлагает включить часть предполагаемых членов Научно-экспертного совета в состав уже существующей консультативной структуры.

Эта позиция министерства вызвала критические замечания со стороны участников заседания. В частности, народный депутат Украины Александр Урбанский отметил, что в ныне существующем при министерстве общественном совете нет практически ни одного специалиста морского транспорта. Дефицит таких специалистов затрудняет сотрудничество министерства с законодателями в подготовке многих необходимых отрасли законодательных актов.

Почетный президент Одесского порта Николай Павлюк выразил тревогу портовиков по поводу профессионального уровня людей, которые сегодня собираются решать важнейшие для морской отрасли проблемы – приватизации госстивидорных компаний, перераспределения обязанностей между старыми и новыми органами власти в части обеспечения безопасности мореплавания и так далее. Именно поэтому Ассоциация «Укрпорт» совместно с НАНУ инициировали создание Научно-экспертного совета, и портовики-профессионалы будут настаивать на создании такого консультативного органа.

Крайне опасной для отрасли и для всей экономики, по мнению Павлюка, является растущая бюрократия, которая может погубить страну скорее, чем любая война. Достаточно посмотреть, насколько сегодня, несмотря на внедрение безбумажных технологий, вырос документооборот портов, насколько непроходимыми стали согласовательные, разрешительные барьеры для реализации любого инвестиционного проекта.

В центре внимания – АМПУ

В своем выступлении президент «Укрпорта» Юрий Крук выразил благодарность главе АМПУ Райвису Вецкагансу за согласие принять участие в заседании Совета ассоциации. Это тем более

важно, что у членов «Укрпорта» накопилось множество вопросов, связанных с деятельностью АМПУ.

По его мнению, Администрация морских портов должна активнее бороться за снижение налоговой нагрузки на портовые сборы, за упрощение тендерных процедур, разработку предложений по упрощению получения разрешений и согласований строительной и другой документации.

Очень важны для отрасли разработка научно-обоснованного прогноза грузовой базы портов на различные периоды времени и соответственно планы развития портов на эти периоды. Есть вопросы к АМПУ по поводу рационального перераспределения материальных активов между филиалами администрации, по поводу приоритета в развитии отдельных портов, по поводу новой методики расчета портовых сборов и так далее.

Председатель АМПУ Райвис Вецкаганс, выступая на заседании, отметил обнадеживающую стабильность идущих в последнее время через порты грузопотоков. Экспорт не падает, импорт растет. Ориентироваться сегодня на транзитные грузопотоки однозначно неправильно, учитывая уход российских внешнеторговых грузов. Политика транспортного министерства должна быть нацелена на развитие импортно-экспортных операций и тех направлений транзита, которые менее политизированы.

Радует, что украинский агросектор удерживает свои позиции. Но есть большая конкуренция, в том числе среди зерновых терминалов, которая уже привела к значительному снижению ставок на перевалку зерна.

Строятся новые зерновые комплексы. В этом году планируется открытие зернового терминала «М.В. Карго» в Южном. В этом же году может начать работать терминал «Евровнешторг» в акватории «Ольвии».

В то же время множатся проекты создания все новых зерновых терминалов. Если посчитать их совокупную пропускную способность, то она будет на уровне 100 млн тонн. Но эксперты

прогнозируют рост зерновых грузопотоков не более, чем на 10 млн тонн в течение ближайших 5-10 лет. Здесь нужно быть очень осторожным.

В целом же на 2018 год в морских портах страны ожидается грузооборот на уровне 136 млн тонн, если не случится обострение геополитической ситуации.

Что касается дноуглубления, то задача АМПУ в 2018-м – провести дноуглубление практически во всех портах Украины. В порту «Черноморск» уже заключен договор с подрядчиком. На БДЛК структуры АМПУ будут копать своими силами, как и в Измаиле, «Ольвии». Порт «Южный» продолжает свой проект. И так далее.

Есть информация, что АМПУ по приказам министерства будет исполнять в среднесрочной перспективе дноуглубление и поддержание глубин на ВВП страны. Тут у многих возникают вопросы, почему деньги от портовых сборов, получаемых в морских портах, будут вкладывать в речку. К сожалению, если государство не может принять закон о ВВП с введением речного сбора или найти другие источники финансирования, нам придется заниматься глубинами на ВВП, сказал Райвис Вецкаганс. По крайней мере, пока не появятся другие источники финансирования.

Мы считаем, что важно обновить стратегию развития портов Украины, поскольку прошел пятилетний период, в котором произошло резкое изменение геополитической ситуации, из-за проблем на востоке значительно изменилась структура грузооборота портов.

Стратегия должна предусматривать переход государственных стивидорных компаний на частные рельсы. Этот вопрос уже рассматривается. Я считаю, что государство должно принять решение и лишить госпредприятия-МТП статуса не подлежащих приватизации, отметил глава АМПУ. В любом случае здесь должна быть концессия или приватизация. Но главное при этом – нужно привлекать [инвестиции](#).

Большая ошибка в том, что прежняя стратегия давала видение развития портов без увязки с развитием железной дороги и автодорог. Например, есть серьезная проблема для Одессы, где пропускная способность порта в два раза превышает возможность завести груз по железной дороге.

Очень важный момент – в связи с появлением Морской администрации Украины четко распределить функции обеспечения безопасности мореплавания. Какие функции Морская администрация будет осуществлять, а какие АМПУ.

Продолжается работа по избавлению от непрофильных для администрации активов. Одновременно идет и сокращение численности персонала АМПУ. К концу года она сократится до 7500 человек.

В списке сложных проблем

Член Совета «Укрпорта» Геннадий Скворцов отметил в своем выступлении, что в связи с созданием Морской администрации Украины обсуждаются предложения передать в структуру этой администрации капитанов портов. Этого, по мнению самих капитанов портов, делать ни в коем случае нельзя во избежание крайне негативных последствий. Капитаны порта должны остаться в составе АМПУ.

Член Совета «Укрпорта» Юрий Васьков отметил, что руководство АМПУ признает наличие раздутых штатов администрации и намечает шаги по ее сокращению. Это можно только приветствовать. В то же время появились предложения включить в состав АМПУ два госпредприятия – Одесский МТП и Николаевский МТП, которые уже не ведут стивидорную деятельность. Но этот шаг приведет к значительному расширению численности сотрудников АМПУ и противоречит общей стратегии развития администрации.

Также крайне нелогичными смотрятся нынешние решения использовать портовые сборы морских портов для дноуглубления

ВВП страны. Оправдывают это тем, что от речных перевозок зависит отчасти и работа морских портов. Но эта работа еще в большей мере зависит от железной дороги. Не финансировать же на этом основании за счет портовых сборов развитие железных дорог. Проблему правильно решать так, как делают во всем мире – или финансировать реку за счет целевого сбора, или из бюджета. В принципе, АМПУ достаточно денег направляет в бюджет, чтобы можно было из бюджета выделять средства на реку.

Судоходные линии позитивно восприняли решение о сокращении на 20% портовых сборов в морских портах, но их продолжает беспокоить то, что можно назвать «коррупционным налогом» в наших портах. Его размер невозможно спланировать – он непредсказуем. Он чрезвычайно портит имидж Украины в мире, и как все убедились, с ним очень сложно бороться.

Президент Ассоциации портового сообщества Василий Зубков отметил, что с приходом нового руководства АМПУ улучшилась ситуация с освоением портовых сборов, проведение тендеров ушло от старых коррупционных схем. Вместе с тем, можно ли считать правильным, когда фонд заработной платы АМПУ превышает размер средств, планируемых на дноуглубление каналов и акваторий?

К сожалению, в профильном министерстве сегодня почти нет профессионалов водного транспорта, некому готовить важные для отрасли решения. В этих условиях Администрация морских портов, располагающая в своих структурах профессионалами, могла бы отчасти компенсировать такие недостатки. Но в АМПУ также наблюдается изрядный бюрократизм.

Примеров хватает. Еще год назад все поддержали идею создания отдельного филиала в АМПУ, куда можно было бы собрать всех капитанов портов. Ассоциация по этому поводу обратилась официально во все инстанции, согласовала в принципе и с АМПУ и Мининфраструктуры вопрос. Но филиал так и не родился. А сегодня с появлением Морской администрации страны эта проблема наберет остроту. И решать ее будет сложно.

Крайне медленно реализуется и другая неплохая идея создания дноуглубительного филиала АМПУ. Если так тянуть время, то с того старого флота, который предполагается передать в филиал, окончательно разбегутся люди, а вместо флота получится металлолом.

Василий Зубков призвал АМПУ повернуться лицом к портовым ассоциациям и сообща продвигать нужные отрасли решения.

Заместитель городского головы Черноморска Юрий Крук сообщил, что в рамках ассоциации городов Украины был поднят вопрос о более активном участии приморских городов в развитии припортовой инфраструктуры. Обсуждается несколько вариантов финансирования таких работ. Пока базисной рассматривается модель, предполагающая отчисление части дивидендов, которые платит АМПУ, городам с назначением развивать припортовую инфраструктуру, которая во многих местах находится в крайне плохом состоянии. Эти предложения находят понимание в АМПУ.

Городские власти Черноморска, да и других приморских городов, обеспокоены тем, что, несмотря на все красивые слова, произносимые с трибун, на территориях портов, где работают государственные стивидоры, не созданы нормальные условия для привлечения инвестиций. По этой причине, в частности, не выполняются планы развития порта «Черноморск». Если кто-то и строит сегодня новый терминал, то старается делать это в стороне от государственного порта, чтобы не связываться с непреодолимой бюрократией.

С другой стороны, городские власти Черноморска встревожены планами профильного министерства привлечь в качестве инвестора в Черноморск глобального оператора – компанию Hutchison. Дело в том, что ей предполагается передать в эксплуатацию 6 лучших причалов порта, где можно переваливать до 5 млн тонн генгрузов и до 800 тыс. TEU. Там работает 1400 портовиков, а представители Hutchison озвучили желание сократить их численность до 250 человек. Кроме того, они планируют вложить в развитие этой части порта более чем скромные средства –

всего \$5 млн, причем в течение целых пяти лет. Нужен ли такой инвестор?

В ответ на высказанную обеспокоенность Райвис Вецкаганс отметил, что вопрос о том, кто получит в аренду причалы в Черноморске, не решен – еще предстоит конкурс. Да и компания Hutchison еще только готовится к конкурсу, проводя многочисленные консультации.

С другой стороны, сегодня в портах внедряются новые технологии, современное оборудование. Если грейферами где-то грузят по старинке 1,5 тыс. тонн зерна в сутки, то судопогрузочная машина это сделает за один час. И прогресс, повышение производительности труда неостановимы. Просто должна быть четкая система, если необходимо, переквалификации высвобождаемых кадров.

Райвис Вецкаганс отметил, что АМПУ вместе с Мининфраструктуры стремятся системно и последовательно решать отраслевые проблемы. Это касается и новой редакции Стратегии развития морских портов Украины до 2038 года, и планов разгосударствления государственных стивидорных компаний, и отработки системы портовых сборов, и многого другого. И любая помощь в этой работе будет приветствоваться.

К логистическому центру «ИВТ»

На заседании «Укрпорта» было рассмотрено предложение ЧАО «Ильичевсквнештранс» («ИВТ») о создании на его базе логистического центра.

Выступивший зам. директора по производственным вопросам ЧАО «Ильичевсквнештранс» Василий Якимов выразил большую озабоченность тем фактом, что МТП «Черноморск» фактически утратил возможности развиваться как контейнерный порт. Основные линии переориентировались в «Южный», Одесский порты и Ильичевский рыбный порт. В результате предприятие, которое первым в Украине начало заниматься перевалкой контейнеров, фактически снизило эту деятельность до критического минимума.

Представляется правильным, по его мнению, рассмотреть возможность государственной поддержки для исправления ситуации.

Для развития транспортного узла и МТП «Черноморск» также необходимо увеличение пропускной способности ж/д станции Черноморск-порт. Речь идет прежде всего об увеличении количества маневровых тепловозов. Неотложно нужен ремонт дороги Черноморск – Большая Долина – Одесса. Данная дорога находится в аварийном состоянии, но именно по ней осуществляется основное движение как крупнотоннажных грузовиков с зерновыми грузами, так и в перспективе движение контейнеровозов из порта «Черноморск» при возврате контейнерных линий.

Немаловажным для развития припортовых терминалов является и пересмотр границ пункта пропуска МТП «Черноморск». Уже длительное время (с 10 апреля 2017 года) находится на рассмотрении правительства обращение Черноморского филиала АМПУ по вопросу включения в границы порта порядка 25 субъектов хозяйствования: припортовых терминалов и операторов. Благодаря включению в границы порта, припортовый терминал получает возможность существенно упростить процесс документального оформления доставки груза из порта и в обратном направлении.

ЧАО «ИВТ» предлагает участникам Совета Ассоциации «Укрпорт» рассмотреть возможность создания на базе «ИВТ» крупного логистического комплекса, который объединит под своим крылом всех заинтересованных участников ассоциации. Являясь фактически «сухим портом», терминал, действуя от лица ассоциации, сможет претендовать на различного рода преференции и скидки, предоставляемые портом, железной дорогой... Этими скидками будут пользоваться все участники ассоциации, оформляя грузы с использованием документов «ИВТ» либо заказывая услуги в рамках договоров.

Константин Ильницкий, Основатель журнала «Порты Украины»

<https://ports.com.ua/opinions/kak-preodolet-barery-na-puti-razvitiya-portov>