

Константин Ильницкий. Почти 2 млрд долларов дохода сгенерировал рынок услуг в портах Украины

Около 46 тыс. человек, занятых на рынке услуг в морских портах Украины в 2016 году, по очень грубым прикидкам сгенерировали доход на уровне \$1750 млн

На сайте публикуется сокращенная версия. Полный текст, а также Таблица «Усредненные ставки за экспедирование основных видов грузов, прошедших через морские порты Украины в 2016 году» и «Численность персонала предприятий, компаний, организаций, связанных с оказанием услуг в морских портах Украины в 2016 году» смотрите в [июньском номере журнала «Порты Украины»](#)

Особенность рынка портовых услуг в нашей стране заключается в том, что длительное время он существовал в виде монопольного, где главенствовало госрегулирование и доминировали государственные предприятия. Это связано с тем, что в отличие от многих других секторов «народного хозяйства» приватизационные процессы в сфере портовых услуг долго не проводились или были крайне ограниченными. В качестве первых «ласточек» рыночной экономики можно вспомнить появившиеся в начале 90-х частные агентские, экспедиторские компании или частные стивидорные компании, которые с 1993 года начали работать в Одесском порту по договорам о совместной деятельности.

Формирование рынка

Развитие частного сектора в сфере стивидорной деятельности шло

трудно, часто в конфликтах с госструктурами. Самый заметный шаг в направлении рыночной экономики портовая отрасль сделала лишь в 2012 году, когда был принят закон о морских портах. Этот документ легализовал приватизационные процессы в отрасли, либерализовал тарифообразование, создал условия для развития конкуренции в портах. Фактически заложил законодательный фундамент для формирования свободного рынка портовых услуг.

Как оценить сегодняшний рынок портовых услуг в Украине? Попробуем ответить на три вопроса:

- а) сколько «весит» этот рынок в денежном выражении;
- б) сколько на нем работает компаний (предприятий);
- в) сколько человек там трудится.

Для этого пройдемся по «составным частям» рынка портовых услуг, определим их параметры, а затем, просуммировав полученные величины, найдем искомые цифры. Понятно, что в очень грубом приближении. Гривневые значения будут переводиться в долларовые по средневзвешенному курсу доллара к гривне в 2016 году – 1 к 25,55.

В оценках каждого из сегментов рынка мы старались опираться как на доступные статистические данные, так и на мнения признанных экспертов в соответствующих сферах деятельности. Как убедятся читатели, мнения экспертов нередко значительно расходились.

Портовые сборы

Почти все суда под украинским или иностранными флагами, заходящие в морские порты Украины, платят портовые сборы. Их семь видов: корабельный, канальный, маячный, причальный, якорный, административный и санитарный. Можно сказать, что это плата за возможность использовать нашу морскую портовую инфраструктуру, которую необходимо содержать и развивать. Размеры портовых сборов, а также скидки к ним, регулируются

постановлениями Кабинета министров.

Основная часть сборов поступает в виде дохода в распоряжение госпредприятия «Администрация морских портов Украины» (АМПУ), которое должно тратить эти средства строго по целевому назначению – на проведение дноуглубительных работ в акваториях портов, на каналах, поддержание паспортных характеристик причалов и так далее. В 2016 году АМПУ получила портовых сборов на сумму \$193,6 млн (4946 млн гривен). Это 58,3% от всех доходов администрации.

Часть портовых сборов направляется в другие структуры. Так, весь административный сбор напрямую направляется в госбюджет, а это около \$6,7 млн.

Средства маячного сбора идут на содержание госучреждения «Госгидрография» (в 2016 году – 455,7 млн гривен, или \$17,8 млн). Это учреждение занимается предоставлением навигационно-гидрографических услуг для обеспечения безопасности судоходства. Среднесписочная численность персонала в 2016 году – 680 человек.

10% корабельного сбора идут на содержание казенного предприятия «Морская поисково-спасательная служба» (в 2016 году – 167 млн гривен, или \$6,5 млн). Вместе с другими поступлениями доходы МПСС в прошлом году составили 177 млн гривен, или \$6,66 млн. Служба занимается поиском и спасением людей в морском поисково-спасательном районе Украины. Среднесписочная численность персонала – 162 человека. МПСС реально начала работать после реорганизации и выхода из структуры АМПУ в мае 2016 года.

Часть корабельного, канального и причального сборов идет ряду компаний, которые за свой счет построили акватории, каналы и причалы. Это такие компании, как «Ника-Тера», «Нибулон», ТИС и другие. Все эти компании в прошлом году получили, по экспертной оценке, около \$11,2 млн.

В целом по Украине в прошлом году было получено около \$235,8

млн портовых сборов.

Естественно, что общая величина портовых сборов напрямую зависит от числа и размерений судов, заходивших в наши морские порты. Всего в 2016 году произошло 13 228 судозаходов.

Услуги лоцманов, СРДС и прочие

Помимо портовых сборов АМПУ получает доходы от различных видов деятельности. В украинских морских портах на сегодня сохраняется государственная монополия на предоставление лоцманских услуг. Причем все без исключения лоцманы являются работниками филиала «Дельта-лоцман» Администрации морских портов Украины. По данным АМПУ, лоцманов у нас насчитывается 180 человек плюс разнообразный технический персонал, обеспечивающим предоставление этих услуг, – всего порядка 450 человек. А сумма лоцманских сборов за 2016 год составила 734 млн гривен, или \$28,7 млн.

АМПУ в морских портах также осуществляет регулирование движения судов, за что взимаются сборы – в прошлом году 248 млн гривен, или \$9,7 млн.

АМПУ также получает доход за обеспечение доступа портового оператора к причалу – в прошлом году 757 млн гривен, доходы от использования причалов для переработки грузов – 54 млн гривен, от работы своего портофлота – 58 млн гривен, за обеспечение проведения ледокольных работ – 19 млн гривен, и от других видов деятельности. Всего доходы АМПУ (с портовыми сборами) в 2016 году составили 8481 млн гривен, или \$331,9 млн.

В центральном аппарате и филиалах АМПУ к концу 2016 года работали 7876 человек.

Здесь стоит отметить, что огромной проблемой для украинской портовой отрасли, весьма нуждающейся в инвестициях, стало решение правительства о введении норматива отчислений в бюджет для крупных госпредприятий в размере 75% чистой прибыли.

Поскольку АМПУ является госпредприятием, то только по результатам прошлого года оно перечислило таких дивидендов на сумму 2314 млн гривен. Общая же сумма всех налогов, сборов и других обязательных платежей в бюджеты всех уровней составила 4659 млн гривен. Это 55% от всех доходов администрации. Подобные отчисления производят и другие крупные госпредприятия морские торговые порты, что лишает портовую отрасль средств не только на развитие, но и на поддержание в нормальном состоянии основных фондов морских портов.

Услуги стивидорных компаний

С июня 2013 года, после вступления в силу основных положений закона о морских портах Украины, ценообразование услуг на перевалку различных грузов в наших морских портах стало свободным. То есть устанавливать расценки получили право сами стивидорные компании, занимающиеся перевалкой грузов. По нашим данным, в прошлом году такой перевалкой занималась в Украине 81 компания (и группы компаний). Мы учли те, что переработали не менее 20 тыс. тонн в год. Общий грузооборот морских портов страны (с учетом результатов Ильичевского рыбного порта – 2,8 млн тонн) составил 134,5 млн тонн.

Часть компаний занимается также буксировками, экспедированием, агентированием, предоставляют другие услуги. А для некоторых стивидорная деятельность и вовсе не является основной.

Если взять госпредприятия морские торговые порты (ГП МТП), то из ныне существующих 13 предприятий перевалкой грузов в 2016 году занимались лишь 10 (кроме Одесского МТП, Николаевского МТП и Белгород-Днестровского МТП). В прошлом году эти 10 стивидорных предприятий перевалили 38,4 млн тонн из общего грузооборота морских портов в 134,5 млн тонн, то есть 28,5%. При этом их доход (без учета доходов от работы портофлота – он будет посчитан отдельно) составил 6285 млн гривен, или \$246 млн.

На долю частных стивидорных компаний в прошлом году приходится

грузооборот в 96,1 млн тонн. Стоит отметить, что в этих объемах большой процент высокотарифных грузов, таких как контейнерные, зерновые. По экспертным оценкам, их совокупный доход в прошлом году составил около \$760 млн. Тогда общий уровень доходов всех стивидорных компаний, работавших в морских портах, будет примерно \$1006 млн.

Основная часть доходов стивидорных компаний приходилась на собственно погрузо-разгрузочные работы (ПРР). Но они также получали доходы от хранения грузов и массы других услуг. Это сортировка, сепарация, пакетирование, крепление, взвешивание грузов, штафировка грузов в контейнеры, зачистка вагонов, швартовные операции, приемка с судов загрязнений, сдача в аренду объектов инфраструктуры, перегрузочного оборудования, плавсредств и так далее.

Падение ставок

Логичным следствием либерализации рынка стивидорных услуг в украинских морских портах явилось снижение уровня ставок за выполнение этих работ из-за возросшей конкуренции среди стивидоров на фоне падения общих объемов грузооборота.

Снижение было весьма неравномерно в разных портах (кое-где, напротив, наблюдался рост) – это тема для отдельного исследования. Пока ограничимся рядом примеров. Так, ГП «Южный МТП» был вынужден в прошлом году ввести новые комплексные ставки на переработку экспортной и каботажной руды, которые предусматривают уменьшение тарифа в зависимости от увеличения объема перевалки. Как пишут в пояснительной записке к отчету предприятия за прошлый год, «такая вынужденная мера была принята для сохранения существующего грузооборота и недопущения его переориентации на причалы других стивидорных компаний, что привело к уменьшению фактических доходов от ПРР».

А снижение тарифов в ГП «Ренийский МТП» в борьбе с конкурентами в прошлом году привело к тому, что «средняя доходная ставка за переработку составила 85,1 грн за тонну,

что ниже уровня 2015 года на 20,9 грн» (более 80% грузооборота – транзитное зерно из Молдовы).

Растущая конкуренция среди зерновых терминалов, которые активно развивались последние годы, привела, по оценке экспертов, к снижению комплексной ставки на перевалку зерна в среднем с \$16-17 за тонну два года назад до \$12-13 в 2016 году. И так далее.

Услуги портофлота

Судам в украинских морских портах предоставляются различные услуги портового флота. Более 95% доходов от этих услуг дают буксирные операции. Буксирный флот, с одной стороны, весьма многочислен. На 1 июня 2016 года, по данным Мининфраструктуры, в Украине насчитывалось 96 буксиров разных типов в составе различных государственных предприятий (не учитывались буксиры-толкачи УДП). К этому числу следует добавить 19 буксиров, которые находились в руках частных компаний (не учитывались буксиры компании «Нибулон»). Среди них есть как частные буксиры, так и взятые в аренду у государственных предприятий. Итого 115 буксиров.

Количественные показатели выглядят очень внушительно. Но если посмотреть на качественные показатели, особенно буксирного флота в составе госпредприятий, то удручает возрастной состав этого флота. Всего 10 судов можно назвать относительно новыми – их возраст до 10 лет. Возраст 63 буксиров – свыше 30 лет, из них 39 можно отнести к «глубоким пенсионерам» с возрастом свыше 40 лет. Подробнее структура и проблемы буксирного флота проанализированы в №3 журнала «Порты Украины» за 2017 год.

Если взглянуть на компании с портофлотом, то их можно разделить на две части. Первая – госпредприятия: 12 морских торговых портов плюс АМПУ и «Транснафта». Среди частных – компании «Трансшип», «Маркони», «Экофлот», «Нибулон», Днепробугский порт НГЗ, Ильичевский морской рыбный порт. Всего 20 государственных и частных компаний.

Если попробовать оценить в «долларовом выражении» уровень рынка 2016 года, который обслуживал портфлот украинских компаний, то очень грубо это можно сделать так.

В прошлом году доход портфлота МТП «Черноморск» составил 216,8 млн гривен, а доход портфлота Мариупольского МТП – 91,6 млн гривен. Вместе – 308,4 млн гривен. При этом грузооборот Ильичевского морского порта составил 15,9 млн тонн, а грузооборот Мариупольского порта – 6,9 млн тонн. Вместе – 22,8 млн тонн. Заметим, что этот суммарный грузооборот обслужили именно эти два портфлота. Если это соотношение экстраполировать на все морские порты Украины, грузооборот которых в 2016 году составил 134,5 млн тонн, и учесть чуть более низкие цены частников, то весьма приблизительно можно было бы сказать, что доходы от работы портового флота в 2016 году составили около 1,7 млрд гривен, или около \$65 млн.

К этой сумме правильно было бы добавить доходы от рейдовой перевалки. Ее объемы в украинских портах в прошлом году были незначительны – около 1,5 млн тонн. Это связано как с переходом района Керченского пролива под контроль РФ, так и с появившейся благодаря дноуглублению в порту Южный возможностью принимать и обрабатывать кепсайзы у причала без догрузки на рейде.

По оценке экспертов, доходы от рейдовой перевалки могли составить до \$7 млн, значит, суммарная цифра дохода портфлота будет на уровне \$72 млн.

Экспедирование

Подсчитать, каков доход компаний, проэкспедировавших грузы, прошедшие в 2016 году через украинские морские порты (134,5 млн тонн), очень сложно – и номенклатура грузов разнообразна, и занималось экспедированием большое число компаний, в том числе многопрофильных.

Чтобы выйти хотя бы на какую-то цифру, приближенную к реальности, мы попросили экспертов прикинуть, какими были в

прошлом году усредненные цены на экспедирование тонны (контейнера, фуры) по наиболее объемным группам грузов (зерно, руда и т. д.). Получилось, что за экспедирование грузооборота основных объемных групп грузов в 118 млн тонн доходы составили около \$173 млн. Тогда за весь грузооборот в 134,5 млн тонн они могли составить порядка \$198 млн.

Готовя данные для номинации «Экспедитор года» Национального морского рейтинга Украины, мы традиционно делили экспедиторов на тех, кто занимается контейнерными грузами, и тех, кто занимается неконтейнерными грузами. К первой категории относится около 450 компаний. Из них на долю десятки крупнейших пришлось в 2016 году 31,4% всех прошедших через морские порты контейнеров (в штуках).

Разница между крупными и мелкими экспедиторскими компаниями, занимающимися неконтейнерными грузами, еще сильнее. Первая пятерка крупнейших в этой группе в 2016 году проэкспедировала 36,4% всех неконтейнерных грузов (в тоннах), прошедших через морские порты страны. Всего во второй группе, по оценкам АМЭУ, насчитывалось в прошлом году около 100-120 компаний. Значит, суммарно всех экспедиторских компаний было порядка 550-570, а численность занятого персонала в этой деятельности эксперты оценили на уровне 2500-3000 человек.

Агентские услуги

В начале 2000-х наш журнал писал, что, по данным Ассоциации морских агентов (АМАУ), в стране насчитывалось до 300 агентских компаний. С тех пор, по ощущениям многих специалистов, из-за роста конкуренции и процессов монополизации бизнеса число компаний должно было сократиться в разы. Но на начало 2017 года с Администрацией морских портов Украины заключили договоры о такого рода деятельности около 320 компаний. То есть численность агентских компаний принципиально не изменилась. Другое дело, что реально из них лишь десятка полтора можно отнести к разряду крупных. А пятерка крупнейших обслужила в 2016 году 15,6% из общего числа

судозаходов. При этом немалое число агентов обслужили за год вообще одно-два судна. Всего же в этой сфере деятельности работало, по мнению экспертов, около 600-700 человек.

А как же оценить объем рынка агентских услуг? Ведь за обслуживание захода одного крупного судна агент может получить \$7 тыс., а за заход другого, небольшого, – в десять, а то и пятнадцать раз меньше. При этом в одном регионе, с большей степенью конкуренции, цены на услуги могут быть меньше, а в другом, «прихваченном» крупными компаниями, – больше. Мнения наших экспертов разделились. Одни прикидывали, что для общего представления об объеме рынка достаточно будет умножить \$1,5 тыс. на число судозаходов (13228), другие – что умножать лучше \$2 тыс. В итоге очень грубо можно прикинуть, что объем рынка агентских услуг находится в пределах от \$20 млн до \$25 млн.

Фумигация

Фумигация – это уничтожение вредителей и возбудителей болезней растений путем отравления их ядовитыми парами или газами (фумигантами). Эта процедура весьма значима для отрасли, поскольку важнейшей статьёй украинского экспорта является продукция растительного происхождения (прежде всего зерновые культуры).

Выше уже отмечалось, что в прошлом году в украинских морских портах было переработано 40,3 млн тонн зерновых. Все эти грузы прошли процедуру обеззараживания. По оценке экспертов, средневзвешенная ставка за фумигацию тонны зерна была на уровне \$0,5. Значит, всего доходы от фумигации зерновых, отправляемых на экспорт, составили около \$20 млн. Отметим, что в небольших объемах происходит фумигация и других грузов, в частности древесины.

Ранее фумигацией занимались специализированные компании, имевшие соответствующую лицензию. Но затем лицензирование этого вида деятельности было отменено, и число компаний, занимающихся фумигацией, выросло, по экспертной оценке, до

двух с половиной десятков (с персоналом до 300 человек), если не считать компаний-однодневок.

Бункеровка

Традиционная услуга в морских портах – поставка судам необходимого им топлива и воды. Готовя нынешний материал, я с удивлением узнал, что для украинских портов бункеровка топливом сегодня – это проблема, особенно если речь идет о мазуте. Просто негде и не у кого.

Эксперты отмечали, что топливный рынок в украинских портах своего пика достигал в середине 2000-х годов. Тогда силами трех частных компаний – «Трансбункера», «Синтез Ойла» и «Гидромаркета» – на суда поставлялось около 450-500 тыс. тонн бункера. Один «Трансбункер» в 2005 году поставил 362 тыс. тонн. Но к 2016 году рынок драматически просел, особенно в постреволюционное время – поставки сократились до 50-60 тыс. тонн. Реально этим бизнесом занимаются две-три компании с числом персонала около 40-50 человек.

Среди основных причин резкого спада называют последствия от утраты Украиной Крыма и военных действий на Востоке страны, более низкие цены на топливо в российских портах, отсутствие системы возврата НДС при покупке бункера в Украине, что реально делает топливо более дорогим, по сравнению со странами-соседями, и вынуждает судовладельцев пользоваться схемами получения топлива в нейтральных водах.

Из-за всего комплекса проблем компании «Трансбункер» даже пришлось распродать флот из 10 бункеровщиков.

Стоит отметить, что стоимость бункерного топлива чрезвычайно подвержена колебаниям. Так, в 2016 году средняя стоимость мазута в таком порту, как Стамбул, колебалась от \$160 за тонну в январе до \$330 в декабре, а средняя стоимость газойля – от \$340 за тонну в январе до \$530 в декабре. Очень грубо можно прикинуть, что средняя стоимость мазута в Стамбуле в 2016 году была на уровне \$245 за тонну, а газойля – на уровне \$435.

Эксперты отмечали, что те скромные объемы бункера в 2016 году, которые были поставлены в украинских портах (или поблизости от них), распределялись примерно поровну на мазут и газойль. Можно прикинуть, что в 2016 году (по стамбульским ценам) на нашем рынке мазута поставили на сумму от \$6 млн до \$7 млн, а газойля – от \$11 млн до \$13 млн. Итого по очень грубым прикидкам «стоимость» бункерного рынка в прошлом году в наших портах была на уровне \$17-20 млн.

Судовые поставки

Помимо бункеровки, заходящие в наши порты морские суда могут приобретать разнообразное судовое снабжение, включая расходные материалы, к которым относятся и продукты питания, имущество и оборудование, связанное с конвенционными требованиями по вопросам безопасности, и так далее. Поставками этого снабжения традиционно занимаются компании-поставщики.

По данным Украинской национальной ассоциации судовых поставщиков, на украинском рынке судовых поставок работают семь основных компаний, являющихся действительными или ассоциированными членами УНАСП («Марко Лтд», «Электрик Инжиниринг», «Сиго Марин», «МСС», «Фортуна-Транзит», «Адмирал Шиппинг», «Плот») и еще два десятка дополнительных. В целом на этих работах задействовано около 250-300 человек персонала.

Что касается объема рынка, то, конечно, он очень колеблется год от года. В лучшие времена его объем можно было бы оценить примерно в \$25 млн. Но в 2016 году рынок был на спаде, и его объем эксперты УНАСП оценили на уровне \$15-17 млн.

Прочие услуги

В морских портах и по соседству с ними различными компаниями, предприятиями, организациями оказываются и другие многочисленные услуги, объем которых мы не беремся здесь подсчитать: автомобильные, железнодорожные, морские перевозки, страхование, услуги «сухих портов», предоставление сюрвейерских, брокерских, юридических, охранных услуг и так

далее.

К тому же в последние годы начинают развиваться портовые (припортовые) промышленные зоны, где из ранее экспортных материалов (сырья) сегодня производят подсолнечное и другие виды масел, щепу, пиломатериалы, другие товары.

По нашим подсчетам, в 81 компании на конец 2016 года работали 31 300 человек, связанных со стивидорными услугами. Из них 14 800 человек работали на 10 госпредприятиях морских торговых портах (ГП МТП) и 16 400 человек – в частных стивидорных компаниях. Всего на предприятиях и в компаниях, участвующих в оказании перечисленных портовых услуг в Украине, работало в 2016 году около до 46 тыс. человек.

Так почему же рынок?

Если ограничиться перечисленными в основной таблице сегментами рынка, то можно сказать, что общий доход, генерируемый рынком услуг в морских портах Украины в 2016 году, по очень грубым прикидкам, был на уровне до \$1750 млн. При этом занимались этой деятельностью более тысячи компаний, предприятий, учреждений с численностью персонала около 46 тыс. человек.

Продолжение материала читайте в журнале [«Порты Украины», июнь 2017 г.](#)

<http://ports.com.ua/articles/pochti-2-mlrd-dollarov-dokhoda-sgeneriroval-rynok-uslug-v-portakh-ukrainy>