

Между первой и второй: концессия какого порта станет пилотной?

Представители Мининфраструктуры и МФО посетили два порта, на базе которых планируется отработать механизм концессии – СМП «Октябрьск» и Херсонский МТП. Но пилотным все же станет только один из объектов.

На рынке несколько ужесточился спор о том, нужно ли все же отдавать государственные порты в частные руки. Спорить, конечно, можно долго, и в большинстве своем спорят те, кому просто удобно оставаться на своей должности. Но простой взгляд на объемы и темпы инвестирования частных стивидоров и государственных покажет, что за последние годы, например, не было построено ни одного государственного элеватора и при этом построено около десятка частных.

Первые шаги по пилотным проектам одного из видов государственно-частного партнерства – концессии, были сделаны еще экс-министром Андреем Пивоварским. Тогда в качестве наиболее подходящих объектов для первого концессионного конкурса были определены порт Октябрьск и порт Херсон. Недавно, к нему добавили еще один объект – Ильичевскую паромную переправу.

Путь к первому концессионному конкурсу лежит через принятие соответствующего законодательства. На разработку нового закона о концессии ЕБРР выделил грант и выбрал международную юридическую компанию Hogan Lovells, которая и помогает Минэкономразвития разработать законопроект. Сам документ, как ранее говорил министр инфраструктуры Владимир Омелян, должен быть готов к ноябрю. “Я надеюсь, что во время общей работы со

стороны государства и частного капитала над инфраструктурными объектами мы докажем, что за этим будущее, экономия средств и их эффективное использование”, – говорит министр инфраструктуры.

Кто займется концессией?

Ведением концессионных проектов будет заниматься отдельный проектный офис, средства на который были выделены Western NIS Enterprise Fund. Сейчас он начинает формироваться и первая задача – выбрать проектных менеджеров, лидеров проектов по трем проектам.

“Команда будет отобрана в октябре по конкретным проектам. Параллельно мы двигаемся совместно с МФО по разработке дорожных карт – это масса документов, которые требуют международные компании, заходя на рынок, а мы как раз хотим, чтобы международные компании из ТОП-5 лучших операторов могли рассматривать Украину для инвестиций”, – уточнил партнер EasyBusiness и советник Министра инфраструктуры Юрий Гусев.

На прошлой неделе представители МИУ, МФО и EasyBusiness посетили два порта, на базе которых планируется отработать механизм концессии. Юрий Гусев отметил, что сегодня они сотрудничают с МФО, которые помогают сформировать первый контур развития ГЧП в инфраструктуре. «Визит посвящен обсуждению возможностей, формата и модели концессии, которая может быть реализована в будущем. Мы совместно с международными партнерами работаем над определением и учетом всех «за» и «против» организации концессии», – отметил советник министра.

Однако, пилотным все же станет один из объектов. На этот счет в интервью ЦТС заместитель министра инфраструктуры Надежда Казначеева ранее отметила: “Пока мы идем параллельно по двум проектам... чтобы не получилось так, что один пилот сделали и потом опять три года ждем следующего”.

Кто лучше?

У каждого из объектов есть свои преимущества. Андрей Исаев, аналитик ЦТС-Консалтинг отмечает, что СМП “Октябрьск” – сравнительно новый порт, в котором был обновлен и расширен парк кранов. Однако, в порту нет специализированных терминалов. “Порт рассчитан на перевалку генеральных грузов, в частности, военной техники. Его нельзя назвать крупным, годовая перевалка составляет около 4,5 млн т грузов, но вместе с тем глубина 10,3 м позволяет грузить суда типа Panamax”, – рассказывает эксперт. Особенностью порта является то, что в нем нет частных терминалов. Это целостный имущественный комплекс, который управляется госкомпанией, и, в частности, именно поэтому “Октябрьск” настолько интересен для пилотного проекта по концессии.

“В инвестициях в этот порт могут быть заинтересованы экспортеры генеральных грузов, черных металлов, зерновых. То есть, грузовладельцы, которые оптимизируют свою логистическую цепочку. Международным стивидорным компаниям этот объект вряд ли будет интересен”, – отмечает Андрей Исаев.

Отмечая сильные стороны Херсонского порта, аналитик ЦТС-Консалтинг обращает внимание на то, что этот порт находится ближе к Днепру и стоимость судозахода в него ниже, чем в другие порты, также расположенные в устье Днепра. Кроме того, у Херсона есть недозагруженная железнодорожная ветка и перспективы развития речной логистики, что также является существенным преимуществом.

Из первых уст

Руководитель порта “Октябрьск” Руслан Олейник со своей стороны отмечает, что для того, чтобы в порт зашел международный инвестор нужно делать роуд-шоу. По его словам, ЕБРР и IFC – это две международные финансовые институции, которые берутся сопровождать проект до заключения договора и потом, скорее всего, как МФО они будут предлагать софинансирование.

В Херсонском порту в качестве потенциальных инвесторов видят либо транснациональные компании-трейдеры, которые включают порт в свою логистическую цепочку поставок (такие зерновики как Bunge, Cargill и зерновики второго эшелона, контролирующие грузопоток). Либо это могут быть международные терминальные операторы в связке с местными партнерами, знающими рынок и национальные особенности ведения бизнеса. “Интерес выражают компании из Прибалтики и украинские компании-экспедиторы. Например, компания «Содружество» в связке с литовской стивидорной компанией Klasco (порт Клайпеда), возможно, ТИС в связке с Cargill”, – отмечает руководитель Херсонского порта Андрей Соколов.

[Ольга](#)

[Быстрицкая](#) Источник: <http://cfts.org.ua/news>