

# Новый проект «Южного»: где брать грузы и деньги?

**Начальник Администрации порта «Южный» Максим Широков о преимуществах новой программы развития в интервью журналу «Порты Украины»**

Почти два года назад Кабмин утвердил ТЭО реконструкции акватории порта «Южный» до 2038 года. Это был первый для украинских портов согласованный план развития мощностей как государственных, так и частных терминалов. И вот новый документ, также разработанный специалистами института ЧерноморНИИпроект по заказу Администрации порта «Южный». К программе для терминалов добавился план-схема развития объектов публичной припортовой инфраструктуры и системы энергоснабжения. «Южный» стал первым и единственным портом в стране, где точно знают, как наилучшим образом развивать припортовую территорию, коммуникации и что для этого поэтапно делать.

Удивительно, когда специалисты упорядочили систему доставки/отправки и обработки грузов в акватории, их прогнозы объемов общей перевалки резко изменились. Два года назад речь шла о гарантированных 120 млн тонн в год, теперь проектные возможности оцениваются к 2023 году – в 172 млн, к 2028-му – в 216 млн, и наконец через 20 лет – в 266,4 млн тонн. Насколько реально переваливать такие объемы? Этот и другие вопросы журнал «Порты Украины» адресовал инициатору и исполнителю идеи систематизации развития порта «Южный» – начальнику Администрации Максиму Широкову.

– Все оценки и прогнозы научно обоснованы, – говорит он. – Уже сегодня «Южный» гарантировано обрабатывает до 40 млн тонн в год и может легко обрабатывать более 70 млн тонн грузов при условии полноценной работы

«Укртранснафты» (терминал «Пивденный») и Одесского припортового завода. Ряд стивидоров, такие как ТИС, «Бориваж», ГП «Морской порт «Южный», сформировались со своей грузовой базой, понимают, куда и как будут расти. В частности, ТИС, сделал под свои амбициозные перспективы немало для расширения возможностей припортовой железнодорожной инфраструктуры. Сегодня она в своем развитии опережает необходимые объемы перевалки порта и может обеспечить пропускную способность в 56 млн тонн. Что касается автодорог, то тут мы очень отстаем, но это не только проблема порта «Южный», это системный вопрос.

**– Найдет ли понимание этот проект у смежников?**

– В том и уникальность этой работы – проект был не только согласован с другими ведомствами, но и поддержан ими. ЧерноморНИИпроект привлек к разработке в качестве субподрядчиков профильные институты смежников – «Унипром-Автодорога», «Транспроект», «Инж-Проект» и другие. Мы нашли полное понимание и поддержку – по независимым оценкам, все сделано концептуально правильно. Были бы финансы, автодорожники, по их словам, уже приступили бы к реализации предложенного проекта.

Пока план-схема выполняется в части дноуглубления и развития акватории. Это наша зона ответственности.

**– Согласно плану нужны новые дороги (более 10 км) с отстойниками, капитальный ремонт существующих. Ждать, когда у Автодора появятся деньги бессмысленно. Где выход?**

– Для решения этой проблемы необходимо первое – дорабатывать Закон Украины «О морских портах», касающийся публичной инфраструктуры. Портовики до сих пор ограничены акваторией. Мы не имеем влияния на прилегающие земли, ими управляют местные

органы власти или те, кто получил их в долгосрочную аренду еще до принятия закона о портах. До сих пор четко не обозначена территория морских портов. Согласно закону, порт определен как географический объект, при этом акватория определена, а территория нет, но мы совместно с руководством АМПУ делаем все возможное, чтобы как можно быстрее урегулировать этот вопрос и внести полную ясность в границы порта.

Во-вторых, необходимо разработать механизм перехода публичной портовой инфраструктуры под управление портовых властей. Закон ввел такое понятие, как публичная портовая инфраструктура. Ею считается та инфраструктура, которой пользуется больше, чем один субъект хозяйствования. При этом механизм управления и использования на сегодня временно отсутствует.

Сегодня есть проект внесения изменений в закон о морских портах. Если он будет принят в том виде, в каком подготовлен специалистами АМПУ, тогда многие вопросы будут сняты. На данный момент этот проект уже находится на рассмотрении в Кабмине. После его согласования многие теоретические положения закона будут переведены в практическую плоскость.

**– Разрушительные последствия бюрократического ступора на крупных портах видны не сразу. Иное дело небольшие, они практически остановили свое развитие – Белгород-Днестровский, Скадовский...**

– Вопрос по названным портам не так прост, как кажется на первый взгляд. Все гораздо сложнее, это проблема многовекторная и многоуровневая, в двух словах ее не объяснить. При этом я все больше склоняюсь к идее, что порты, как авиа- так и морские, должны быть не только государственными, но и муниципальными. Хотят местные органы власти получать дополнительную прибыль, создавать рабочие места, они найдут возможности инвестирования

в порты и транспортную инфраструктуру, пригласят хороших и квалифицированных специалистов. От них было бы больше пользы и эффекта как громадам, так и государству в целом.

Порты Большой Одессы и Николаевский порт, на мой взгляд, должны быть в приоритете государства. Это стратегические предприятия, они имеют глобальное международное значение. Четыре порта могли бы остаться под управлением МИУ.

Каждый порт индивидуален. Нельзя для всех 13 украинских портов создать единую модель управления и получать одинаковый эффект. Может, и законы для портов легче будет писать, когда мы будем понимать, что создаем систему госуправления для трех-четырех портов, имеющих общее стратегическое значение.

**– На каком уровне утвержден план-схема развития публичной инфраструктуры «Южного»?**

– Проект был согласован на Совете порта с активным участием руководителей стивидорных компаний. У нас проходили бурные дебаты, в деталях согласовывали каждый раздел. Это было как первый полет в космос – ни в одном порту нет такого документа. У нас даже образца не было. Мы шли, каждый раз вымеряя шаг. Так что это труд не только Администрации и ЧерноморНИИпроекта, это труд всех портовых операторов. В результате получили некий алгоритм действий, по которому теперь могут двигаться другие порты.

У нас общая акватория с портовыми операторами. Мы слышим бизнес. За ним стоят деньги, но бизнес не хочет эти деньги тратить на воздух. В ходе общения мы поняли, что при разности интересов у всех проблема одна и все готовы работать на единый интерес.

Кстати, на Совете порта было принято решение через каждые пять лет эту схему пересматривать. Надо

быть гибкими.

**– Какая идея может стать следующим объединяющим началом?**

– Мы сейчас работаем над возможностью создания свободной экономической зоны. Проработать возможности реализации этой идеи мне поручил руководитель АМПУ Райвис Вецкаганс, при этом попросил учесть прибалтийский опыт. К этой работе уже подключены АМПУ, местные власти. Глава Лиманской райадминистрации Михаил Примак, который активно участвует в советах порта, поддержал нашу идею.

Процесс непростой, необходимо принятие отдельного закона Украины, но мы к этому намерены двигаться. СЭЗ дает определенные возможности для более ускоренного развития порта. Конечно, чтобы сформировать общую концепцию, нам необходимо более детально изучить мировой опыт по созданию и последующей работе СЭЗ.

Есть и другой вариант – создание индустриальных парков (IP) для привлечения инвестиций в порт. В Украине действует отдельный закон, по которому уже работает до 15 IP. Они имеют определенные налоговые и таможенные преференции.

Под планы развития припортового промышленного производства Одесская облгосадминистрация выделила территорию в несколько десятков га. Она находится недалеко от населенного пункта Кремидовка, в 5 км от железнодорожной станции и 25 км от порта, рядом автодорога, в которую, правда, надо вкладывать средства. Лиманская райадминистрация проводит туда воду, газ, энергообеспечение. Надеемся привлечь инвесторов для развития производств, сырье или продукция которых станет дополнительным грузооборотом для морского порта «Южный».

Я видел в порту Пусан (Южная

Корея) рядом с контейнерным терминалом огромный закрытый бокс, в котором разливаются в упаковки моющие средства. Через один вход контейнеры доставляют сырье, через противоположный – контейнеры выходят с упакованным средством. На технологической линии работает всего три человека. По такому принципу собираются офисные стулья, которые заходят в бокс в виде деталей.

Недавно мы вместе с руководителем АМПУ ездили в Китай, проводили пробную презентацию для привлечения инвестиций. Сегодня ведем переговоры о возможном участии китайской стороны в строительстве дороги. Китайцы достаточно трудные в переговорах, но, приняв решение, реализуют его очень быстро.

**– Похоже, в «Южном» начинается формирование портового кластера. Вы предлагаете и реализуете новые формы участия портовых, местных властей, бизнеса в управлении экономикой региона...**

– Порт нельзя рассматривать узко, только как место перевалки. Это один из инструментов, который обеспечивает развитие производства. Необходимо участие и местных органов власти, и государства в лице Министерства инфраструктуры, и тех же производителей, которые будут что-то создавать...

Время заставляет принимать быстрые решения, чтобы не опоздать. За нами идет следующее поколение, и нам надо понимать, что мы им оставляем. Поэтому, попав в тупиковую ситуацию, просто надо искать новые возможности. Если у портовиков с законодательством относительно земли не все складывается, как хотелось бы, а время уходит, то можно найти взаимопонимание с теми, кто управляет землями. С нашими местными органами власти. Такую точку понимания мы нашли с ними через идею совместного создания СЭЗ или IP.

**– В апреле этого года появилась информация о подписании контракта с дноуглубителями СНЕС о работах в порту Черноморск. Один из читателей недоумевал, почему документ подписывал начальник Администрации «Южного» порта?**

– Так сложилась производственная ситуация. В Черноморске был запущен тендер, закончился он неудачно, договор не подписали. Одновременно произошла смена начальника, что могло бы затормозить новый тендер. А это для порта потери грузопотока и инвестиций. Возникла идея, которая не противоречит законодательству, чтобы тендер провели специалисты порта «Южный». Пришлось подставлять плечо коллегам.

При подготовке тендера был учтен опыт порта «Южный» по реализации проектов дноуглубления. Мы смогли завести в Украину ведущие мировые дноуглубительные компании и доказали, что эти компании работают, по факту, намного лучше, чем отечественные дноуглубители, которым еще предстоит заняться самоинвестированием в развитие своего дноуглубительного флота.

**– И вы поначалу шишки набивали. Многие помнят отмененный с громким скандалом тендер на дноуглубление в порту «Южный», когда победила компания «Ян Де Нул Украина». Что изменилось с тех пор?**

– Изменилась законодательная база. Вначале тендеры были закрытыми, и у нас не было возможности показать, что конкурс, о котором вы вспомнили, прошел без нарушений. Недобросовестным конкурентам достаточно было выдернуть из контекста информацию, перекрутить, чтобы ввести в заблуждение правоохранные органы, общественность и обвинить организаторов конкурса во всех грехах.

К счастью, закон о ProZorro сделал тендеры более публичными. Все конкурсы на дноуглубление проходят в этом

режиме. К слову, известная компания «Ян Де Нул» в последствии участвовала во всех последующих тендерах не через украинского представителя, а через свою бельгийскую материнскую компанию, что говорит о росте доверия к нам. Более того, именно она в последнем тендере для Черноморского порта составила серьезную конкуренцию победителю – китайской компании СНЕС: разница в цене была 1000 гривен по обоим лотам.

Я как специалист по тендерам с одиннадцатилетним опытом вижу эволюцию формирования тендерного законодательства в Украине. Считаю, что ProZorro является лучшей IT-идеей в государственном масштабе. Все прозрачно, комфортно. У участников, заинтересованных лиц, правоохранительных органов есть возможность на любом этапе конкурса зайти и посмотреть документы. В результате – рост доверия. Раньше было очень сложно привлечь к конкурсу достойные компании, даже отечественные. Не верили в честность.

Также в рамках старого законодательства очень тяжело было заходить нерезидентам. Им необходимо было создавать свое юрлицо. Сейчас нерезиденты могут работать напрямую. Это также одна из причин, почему в тендере на дноуглубление в Черноморске участвовали лучшие дноуглубительные компании мира – «Боскалис», СНЕС, «Ван Оорд», ДЕМЕ, тот же «Ян Де Нул». Программа позволила конкурсантам выдвигать свои условия в режиме онлайн. Наконец у нас появилась возможность услышать другую сторону.

**– Многие считают, что ProZorro вынуждает покупателя приобретать максимально дешевый товар или услугу в ущерб качеству...**

– Это происходит, когда заказчик некачественно описывает техническое задание. Мы выдвигаем широкий спектр условий – сроки, стоимость, качество, технические

параметры работ, минимально необходимый пакет документов и, безусловно, опыт в проведении аналогичных работ.

Раньше на закрытом тендере цена давалась один раз. Была возможна процедура редукциона, но прибегать к ней было очень сложно и долго. В ProZorro – открытый аукцион вокруг цены, выдвигаемой заказчиком. Кто даст меньшую цену, тот и выигрывает. В конкурсе для Черноморского порта, например, экономия от ожидаемой стоимости составила 10%, или 40 млн гривен. Но это связано с небольшим объемом работ. Сравните с показателями Южного порта: в прошлом году в результате двух тендеров было сэкономлено более 400 млн гривен.

**Валентина Михайлова** <https://ports.com.ua/new>