

Константин Ильницкий. Буксирный рынок Украины: модернизация неизбежна



Две трети буксиров государственных предприятий имеют возраст старше 30 лет

Идеология развития портового хозяйства нашей страны, заложенная в законе о морских портах, предполагает постепенную передачу коммерческой деятельности в морских портах в частные руки. Речь идет и о таком важном для портов сегменте услуг, как буксирные операции. Давайте посмотрим, что представляет собой буксирный флот страны.

Состояние буксирного флота

Если взять количественные показатели, то они более чем солидные – на 1 июня 2016 года, по данным Мининфраструктуры, в Украине насчитывалось 96 буксиров разных типов в составе различных государственных предприятий. Количественные показатели выглядят очень внушительно. Но если посмотреть на качественные показатели, особенно буксирного флота в составе госпредприятий, то ситуация будет совсем иной.

Состав буксирного флота госпредприятий Украины по возрасту (на 1.06.2016 г.)

Возраст	Количество буксиров, ед.	%
До 5 лет	5	5
6-10 лет	5	5
11-20 лет	4	4
21-30 лет	19	20
31-40 лет	24	25
Свыше 40	39	41
Всего	96	100

ИАЦ/ Black-Sea Trans

Прежде всего, удручает возрастной состав этого флота. Всего 10

судов можно назвать относительно новыми – они имеют возраст до 10 лет, а 63 буксира имеют возраст свыше 30 лет, из них 39 можно отнести к «глубоким пенсионерам» с возрастом свыше 40 лет.

Состав буксирного флота госпредприятий Украины по возрасту (на 1.06.2016 г.)

Возраст	Количество буксиров, ед.	%
До 5 лет	5	5
6-10 лет	5	5
11-20 лет	4	4
21-30 лет	19	20
31-40 лет	24	25
Свыше 40	39	41
Всего	96	100

МАЦ/ BlackSea Trans

В развитых странах такие возрастные суда не используются, поскольку это ведет к повышенному расходу топлива, повышенным расходам на ремонт и другим негативным последствиям, связанным с эксплуатацией старой техники.

В итоге из общего списка 96 буксиров госпредприятий на июнь прошлого года в неудовлетворительном техническом состоянии находилось 6 единиц, требовали ремонта 9 единиц, находились в стадии списания 8 единиц, а 5 единиц не имели реальной работы и были выведены в отстой. Эти факты уже сами по себе свидетельствуют о нерациональном составе этого флота и соответственно неэффективной его эксплуатации.

Давая такую оценку, я бы воздержался от упреков в адрес руководителей госпредприятий, поскольку вся система управления госсобственностью в нашей стране словно специально построена для того, чтобы максимально затруднить их нормальную работу. Это касается и мучительных многолетних процедур списания старых судов, и ограничений с закупками через тендеры и так далее.

Но наш буксирный флот устарел не только физически, он устарел и морально. Размерения судов мирового флота в последние годы значительно выросли. В 2016 году украинские порты уже посещали контейнеровозы вместимостью более 10000 TEU, длиной более 300

метров с огромной парусностью. В крупные порты стали заходить регулярно кейпсайзы дедвейтом до 200 тыс. тонн, длиной более 300 метров. Для буксиров старых типов не хватает ни мощности, ни маневренности, чтобы обслуживать такие суда.

Буксирам старых типов не хватает ни мощности, ни маневренности, чтобы обслуживать крупные суда

Если проанализировать мощности имеющегося буксирного флота госпредприятий, то окажется, что 40 буксиров имеют мощность менее 1000 л. с. и только 17 – мощность свыше 4000 л. с.

Состав буксирного флота госпредприятий Украины по мощности (на 1.06.2016)

Мощность, л. с.	Количество буксиров, ед.	%
До 1000	40	42
1000-2000	23	24
2000-3000	13	14
3000-4000	3	3
4000-5000	5	5
Свыше 5000	12	12
Всего	96	100

ИМЦ/BlackSeaTrans

А что касается маневренности, то лишь дюжина новых буксиров оснащена современными винто-рулевыми колонками, обеспечивающими высокую степень маневренности.

На пути к конкуренции

Проходящая в стране портовая реформа предполагает модернизацию буксирного флота и повышение качества его работы путем формирования конкурентного рынка морских буксирных услуг. Пока этот рынок находится в начальной стадии. Важнейшим фактором его формирования стало прекращение госрегулирования стоимости буксирных услуг после вступления в силу в 2013 году закона о морских портах Украины.

Сегодня в качестве субъектов рынка фигурируют 13 госпредприятий морских торговых портов, буксирами располагают

Администрация портов Украины и госкомпания «Укртранснафта». Напомним, формально в их активе числилось на лето прошлого года около сотни буксиров. Участниками рынка выступают также частные компании «Трансшип», «Маркони», Николаевский глиноземный завод, «Экофлот», но в их активе пока около двух десятков буксиров.

Основные игроки на буксирном рынке – госпредприятия – в расценках услуг своих буксиров по-прежнему стараются ориентироваться на старые нормативы. По ним комплексная оплата работы буксиров при швартовке, отшвартовке, перестановке судов определялась по таблицам (в долларах) в зависимости от размеров судов (по их видам) в кубометрах.

Частные компании предлагают свои услуги по ценам (обычно по стоимости работы буксира в течение часа), как правило, ниже, чем у госкомпаний. Это уже привело к некоторому понижению цен – в одних портах больше, в других меньше. Это понижение эксперты оценивают в 10-15%.

«Цена» буксирного рынка

Если попробовать оценить в «долларовом выражении» уровень рынка 2016 года, который обслуживал украинский буксирный флот, то очень грубо это можно сделать так. В печати была широко озвучена цифра в 345 млн гривен прибыли, которую в 2015 году заработали буксиры ГП «Одесский МТП». При этом грузооборот Одесского порта составил 25,6 млн тонн. Если это соотношение экстраполировать на все морские порты Украины, грузооборот которых в том году составил 144,6 млн тонн, и учесть более низкие цены частников, то весьма приблизительно можно было бы сказать, что прибыль от работы буксирного флота в 2015 году составила около 1,8 млрд гривен или \$66 млн.

В 2016 году грузооборот наших морских портов снизился почти на 9%. Поэтому по очень грубой прикидке величину буксирного рынка 2016 года можно оценить в \$60 млн.

Это немалые деньги, львиная доля которых идет в госпорты.

Естественно, наши госпредприятия будут бороться, чтобы сохранить за собой эти доходы. Ярким примером здесь является острая реакция ГП «Одесский МТП» на инициативы Министерства инфраструктуры Украины привлечь для оптимизации и развития буксирного флота Одесского порта дочернюю структуру компании DP World из ОАЭ.

Возможные результаты реформы

Если в стране не случится кардинального разворота политики в отношении морских портов и намеченная реформой передача коммерческой деятельности в морских портах в частные руки произойдет, к чему это приведет?

Что касается буксиров, это приведет и уже приводит к росту конкуренции среди буксирных предприятий, к сожалению, не всегда цивилизованной. Конкуренция приведет к снижению стоимости предоставляемых ими услуг. По мнению ряда экспертов, снижение может составить от 30% до 40%. Такая тенденция, конечно, огорчит сами компании, но объективно будет являться одним из факторов повышения конкурентоспособности наших портов.

С другой стороны, это приведет к заметному сокращению числа старых и маломощных буксиров. Взамен рынок начнет наполняться меньшим числом более мощных и маневренных современных буксиров.

Этот процесс, как ни печально, будет сопровождаться сокращением рабочих мест, но при этом повышением производительности труда и качества предоставляемых услуг. Обычный путь, который прошло множество портов цивилизованных стран.

Вместе с тем, угроза сокращения рабочих мест в условиях экономического кризиса, протесты профсоюзов, электоральные страхи властей вполне могут затормозить процесс коммерциализации буксирного рынка. Надолго ли?

Полную версию материала читайте на страницах журнала [«Порты Украины» \(март, 2017 г.\)](#). В печатной версии также опубликована таблица «Состав буксирного флота госпредприятий Украины (на 1.06.2016 г.)», которая включает перечень всех буксиров и их техническую характеристику.

Порты Украины <http://ports.com.ua>