

Херсонский морпорт: как дожить до концессии?

На «большой воде» в акваториях Николаева и Одессы ввели в строй новые элеваторы, в это время Херсон без должных финансовых вливаний, дноуглубления и модернизации остается «за бортом».

Европейский банк реконструкции и развития [подписал](#) с Министерством инфраструктуры Украины соглашение о финансировании разработки технико-экономического обоснования проекта концессии ГП «Херсонский морской торговый порт». «Большие концессионные проекты в украинских портах – вопрос ближайшей перспективы», – сказал по этому поводу министр инфраструктуры Владимир Омелян. «Порты Украины» решили узнать, как же обстоят дела у госпредприятия сегодня.

Директор ГП ХМТП Андрей Соколов держит в руках награду, на днях полученную на международной конференции «Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии». Госпредприятие оказалось в тройке лидеров в номинации «Темпы роста» среди всех зерновых терминалов Украины. Но руководитель госпредприятия уточняет: это результаты за 2016-17 маркетинговый год. А текущие данные по грузообороту показывают, что календарный год порт закончит с падением показателей.

С частными стивидорами конкурировать все тяжелее, констатирует Соколов. «Конкурировать можно стоимостью, скоростью и качеством перевалки. Быстро и качественно мы умеем, потому многие клиенты остаются с нами. Но стоимость услуг порта создает определенные проблемы», – говорит он.

«Мы работаем в условиях жесткой тарифной конкуренции с частниками. Они могут привлекать капитал, менять технологию, а значит – снижать тарифы. Мы же не можем вести гибкую тарифную

политику. Хозяйственность зарегулирована, инвестировать в модернизацию оборудования не получается –75% прибыли забирает госбюджет. Порт перегружен соцобязательствами ровно настолько, чтобы не получать прибыль», – продолжает Соколов.

«Именно по этой причине частники (речпорт «Укрречфлота», КХП, «Смарт мэритайм», «Максигрейн», работа через причалы ГП «Паллада» и т.п.) усилили присутствие в акватории Херсонского морского порта. Если в прошлом году рейдовой перевалки практически не было, то за 9 месяцев этого года она составила целых 240 тыс. тонн! Это доставка груза баржами с терминалов Херсона и реки Кошевой на рейд для перегрузки на морские суда и т.д.», – делится данными руководитель порта.

Однако, несмотря на большое количество стивидоров, в целом по акватории объемы перевалки снизились за 9 месяцев 2017 года на 480 тыс. тонн в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Для того чтобы сделать стивидорную компанию более конкурентоспособной, руководство ХМТП находит [возможность](#) модернизировать мощности при минимальных расходах. Начали использовать ковши вместимостью 15 кубометров вместо грейферов, в итоге кран выгружает за раз 7-8 тонн вместо 5. На двух складах установили конвейеры для подачи зерна и шрота в приемные бункеры зерно-погрузочного комплекса, теперь не нужно подвозить к судну зерно машинами..

Но у частников, как ни крути, возможностей для модернизации куда больше. Как и финансов.,. По данным «Портов Украины», сейчас тариф на перевалку тонны зерна у ХМТП выше, чем у ближайших его конкурентов на целых \$2. И если в 2016 году объемы перевалки зерновых и хлебных грузов госстивидору удалось увеличить с 292 тыс. тонн до 368 тыс. тонн, то в этом году таких объемов нет.

«За три квартала этого года мы перевалили всего 19 тыс. тонн, хотя за тот же период прошлого года перевалка достигла 147

тыс. тонн», – говорит Соколов. И объясняет это общей тенденцией к укрупнению судовых партий: трейдеры теряют интерес к малым партиям, и далеко не все стивидоры могут перестроиться под новые условия. На «большой воде» в акваториях Николаева и Одессы ввели в строй новые элеваторы, в это время Херсон без должных финансовых вливаний, дноуглубления и модернизации остается «за бортом».

Ажиотажный спрос на мощности по перевалке, который наблюдался несколько лет назад, упал из-за предложений частных терминалов и за счет смещения в глубоководные акватории. На накопление и перевалку через плавъёмкости предприятия клиенты соглашаются лишь при условии значительного снижения цены.

В ХМТП озвучивают и другие причины падения объемов перевалки. Так, к примеру, объем добычи и реализации песка падает вместе с объемами строительства в целом по Украине. К тому же, «черные копатели» сильно демпингуют. А органы местного самоуправления два года подряд затягивают выдачу квот на добычу песка для морпорта и оформляют их лишь осенью. И с 395 тыс. тонн в 2015 году объемы снизились до 178 тыс. тонн в 2016 году и до 48 тыс. тонн – в этом.

«Ограничение экспорта металлолома со стороны государства уже привело к снижению объема перевалки со 92,9 тыс. тонн в 2015 г. до 46,5 тыс. тонн в 2016 году и 38,55 тыс. тонн – в текущем году. А ведь перевалка металлолома для нашего порта была и остается наиболее рентабельной», – продолжает Соколов.

Сейчас ХМТП фиксирует падение экспорта стали и чугуна. В 2016 году ситуация с этими грузами была более стабильна, тогда экспорт металлопродукции из Украины даже на 0,2% увеличился, составив 21,4 млн тонн. А вот за девять месяцев этого года [производство](#) чугуна упало на 18% и составило 14,6 млн тонн, стали произвели на 14% меньше – 15,8 млн тонн, проката – на 16%, всего 13,5 млн тонн. При этом, по данным «Укрметаллургпрома», сталь по сравнению с аналогичным периодом прошлого года экспортировалась на 20,9%, – 10,7 млн. тонн.

А это означает падение перевалки сульфата аммония, который является побочным продуктом при производстве металла. В прошлом году его перегрузили 154 тыс. тонн, а за неполный 2017-й – лишь 22,5 тыс. тонн. При этом, рентабельность у такого груза выше, чем у того же зерна, а частники в нем не очень заинтересованы.

Итак, склады и силосы предприятия полностью задействованы. Плавъемкости, которые пользовались популярностью в прошлые годы при дефиците мощностей, сейчас уже не востребованы. Они слишком дорого обходятся, и клиент предпочитает только складское хранение. Открытые площадки – полупустые, грузы открытого хранения большей частью уходят большими партиями в крупные порты.

«Мы не можем принимать суда по 200 тыс. тонн водоизмещения, как Южный, и даже 35-40 тыс. тонн, как Ольвия, тоже не можем. На большей глубине, фрахт на тонну груза дешевле на \$10, по сравнению с судами в 10 тыс. тонн из Херсона. Наш портофлот – буксиры, плавкраны и суда – работают, но у них тоже есть предел. К примеру, услуги буксира у частников в разы дешевле», – констатирует руководитель ХМТП.

Зато портовское судно «Килия» на 2500 тонн с октября текущего года удалось отправить в каботажные перевозки. Четыре года она использовалась как обычный накопитель груза в порту. Есть планы по работе нашей техники в Одессе и в Южном, сейчас обсуждаем варианты реализации й», – добавляет Соколов.

Изменение структуры рынка требует реакции всех участников. Если невозможно изменить технологию и адаптироваться, то, по крайней мере, нужно привести расходы в соответствие с доходами.

«В сложившейся ситуации нужно снижать себестоимость. Наиболее значимые расходы – это человеческий ресурс, то есть, следует в первую очередь оптимизировать рабочие процессы. В порту фонд оплаты труда увеличился с 64 млн. грн в 2015 г. до 99 млн. грн

в 2016 г. Уже в текущем году этот показатель достигнет 96 млн. грн.», – говорит руководитель ХМТП. Сегодня штат госпредприятия составляет 730 человек, в среднем на одного работника приходится 1,6 тыс. тонн груза в год (в этом году цифра будет еще меньше). У частных этот показатель выше в несколько раз.

«За последние пять лет в ХМТП средняя месячная занятость докера-механизатора составляет от 16 до 49% рабочего времени. Ни один частник не допустил бы такой ситуации, это крайне неконструктивно», – уверен руководитель порта. Еще в начале 2016 года политика профильного министерства была такой, что лучше оставлять деньги в отрасли и выплачивать их людям в виде зарплат, чем отдавать всю прибыль в бюджет. Грузовая база была значительно выше, и негативная тенденция 2016 года не проявила себя. Это вызвало почти двукратный рост планового фонда оплаты труда в 2016 году. А затем курс изменился. Плановый показатель по прибыли так или иначе порт старается выполнять, – говорит Соколов.

«И теперь профильное министерство нам указывает на большое количество персонала и низкий показатель производительности основных работников. Но мы все знаем, что это значит в социальном аспекте. Для госпредприятия сокращение штата – очень серьезный шаг: нужно провести кадровый аудит, выдержать противостояние профсоюза, привести к реалиям технологические схемы и ввести автоматизацию управленческих процессов», – рассказывает он.

Соколов считает, что в следующем году работать будет еще сложнее, а конкуренция еще более ужесточится. «Вместо тех грузопотоков, которые имеют тенденцию к резкому снижению, мы привлекаем альтернативные. В этом году, скажем, удалось перевалку угля увеличить с 36 до 45 тыс. тонн. Перегружаем биг-бэги с удобрениями», – говорит директор госпредприятия. Кроме того, порт получает прибыль за оказание услуг судами и плавкранами, не задействованными в перевалке в самом порту. Поэтому в ХМТП намерены продолжить ремонт и модернизацию

портфлота, чтобы расширить спектр этих способов заработка.

«В течение следующего года ТЭО проекта концессии ХМТП должно быть готово. Значительного улучшения показателей перевалки у порта не будет, об этом говорят и общие прогнозы по отрасли, и тенденции рынка, и наши собственные показатели. Когда я выходил на конкурс, речь шла как раз о том, что концессия ХМТП нужна. Почти за два года ситуация только усугубилась», – считает Соколов. «Увы, успех зависит не только и не столько от порта, тут нужна четкая позиция государства и конкретные действия концессионера, кто бы им ни стал. МИУ со своей стороны делает все возможное, работа над ТЭО концессии ведется, законопроект по концессии уже давно подан в Раду. Наша задача – оставаться на плаву до момента концессии и как можно дольше сохранять нынешнюю привлекательность ХМТП любыми доступными путями», – подытоживает он.

[Андрей Муравский](#)

Источник:

<http://ports.com.ua/articles/khersonskiy-morport-kak-dozhit-do-kontsessii>