

# Что даст Украине СП с Грузией по управлению паромами

ПАО «Украинская железная дорога» и АО «Грузинская железная дорога» создадут совместное предприятие для управления паромами на Черном море. «Порты Украины» проанализировали, что дает такая перспектива.

ПАО «Украинская железная дорога» и АО «Грузинская железная дорога» будут вместе управлять паромами на Черном море. Для этого будет создано совместное предприятие, [сообщил](#) заместитель министра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции Виктор Довгань. Речь идет об «оперировании украинскими паромами, которые находятся на балансе «Украинской железной дороги».

Напомним, что два парома, «Герои Шипки» и «Герои Плевны», оказались в распоряжении «Укразлизынцы» еще в конце 2015 года. До этого ими оперировала компания «Укрферри». УЗ решила [создать](#) судоходную компанию и стала готовить соответствующую документацию. Впрочем, уже тогда у многих в отрасли возникали сомнения, «потянет» ли она оперирование. «Там с самого начала этой эпопеи с паромами поняли, что необходимого опыта нет, справиться трудно. Так что стали искать возможности переложить это на чужие плечи», – говорит член Украинской логистической ассоциации Александр Лысенко.

Действительно, тогдашний председатель правления УЗ Войцех Балчун заявлял, что ПАО намерено передать паромы по бербоут-чартеру сторонней компании. К слову, на Черном море работает 13 паромных операторов. Потом министерские чиновники периодически сообщали об интересе к ним. Недавно [говорилось](#), что купить паромы или взять их в чартер может «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» (у которого уже есть [опыт](#) эксплуатации судов за пределами Каспия – десяток

сухогрузов). Потом оказалось, что интерес у азербайджанцев может быть только к концессии переправы в Черноморске, но не к оперированию паромами. Со слов Виктора Довганя, азербайджанцы считает наши паромы большими и топливозатратными. «Если бы они работали в Черном море, то с меньшими паромами, по типу тех, которыми они оперируют на Каспии», – отметил он.

Сегодня паромы уходят загруженными на треть

Будет ли теперь создано СП с грузинской стороной или же все ограничится декларациями – пока еще тоже под вопросом. Ранее о намерении создать СП с грузинской стороной говорил министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян. И с тех пор уже прошло несколько месяцев. Но если будет, то, вероятно, оперировать будет «дочка» ГЖД Trans Caucasus Terminals LLC, которая занимается контейнерными ж/д перевозками.

УЗ в первую очередь связывает будущее паромов с Транскаспийским международным транспортным маршрутом (из Китая через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Украину – в ЕС). «Совместное предприятие не только будет способствовать развитию ТМТМ, но и поможет реализовать принцип «единого окна» при обработке грузов, которые идут по этому маршруту. В этом же контексте обсуждается и вопрос совместного управления паромами», – уточнил Довгань.

«Мы забирали паромы для того, чтобы удешевить доставку контейнеров через Черное море. Сегодня из-за «Укрферри», которая оперирует тремя паромами, стоимость примерно на \$800 дороже на каждом вагоне, чем нужно для маркетинга», – прокомментировал «Портам Украины» экс-руководитель УЗ Александр Завгородний.

В «Укрферри» же нарекают на создание на маршруте контейнерных поездов уполномоченного монопольного экспедитора. «Перевозчики согласовывают конкурентоспособные сквозные тарифы, но до потребителей они не доходят, потому что продажей конечного продукта (перевозки «от двери до двери») занимается

уполномоченный со стороны железных дорог «транскаспийский консорциум» из назначенных экспедиторов. После накрутки платы за пользование вагонами и стоимости услуг «консорциума», конечная цена возрастает на 40-50%. А тем, кто не хочет пользоваться услугами «консорциума», согласованные льготные сквозные тарифы не предоставляются, и стоимость реально возрастает в 2-3 раза», – говорит президент судоходной компании Александр Курлянд.

Но если говорить конкретно о доставке китайских товаров в ЕС контейнерными поездами через территорию Украины, то это выглядит перспективой все-таки отдаленной. При чем, мы конкурируем с другими «ветками». Александр Завгородний усматривает в этом руку Польши. Мол, «польское» руководство УЗ намеренно делало все для того, чтобы азиатский транзит через Украину не пошел. И мы для Польши – конкуренты, ведь она хочет, чтобы грузы в Европу проходили по ее территории. И намерена за китайские деньги реализовать ряд инфраструктурных проектов. Например, порт в Гливице является начальной точкой Одерского водного пути, по которому возможно судоходство вниз по течению до Щецинского залива и Балтийского моря. А там – по всей Северной Европе. К нему подведена железная дорога, мимо проходят автомагистрали.

А вот доставка грузов в Казахстан и из него – это уже сегодняшний день, с учетом экспорта туда нашей «молочки», «кондитерки» и т.д. Впрочем, с загрузкой уже все не столь радужно. В прошлом году на паромной переправе в Черноморске был бум, связанный с введением Россией новых ограничений в отношении украинских товаров. Но, как [говорит](#) гендиректор Ассоциации портового сообщества Василий Зубков, закончился бум уже к концу года. «Из-за введенных Россией санкций с 1 июля 2016 года произошел скачок роста вагонов – в среднем 600-700 в месяц, пик пришелся на сентябрь – 1150 вагонов. Заторы, которые тогда возникли, удалось разгрузить общими усилиями, наладить схемы слаженной работы. Но груз пропал. Сегодня паромы уходят загруженными на треть, с 30-40 вагонами на борту

и столько же примерно ТИР. Падение продолжается».

Из-за введенных Россией санкций с 1 июля 2016 года произошел скачок роста вагонов – в среднем 600-700 в месяц, но теперь опять идут через Россию под видом молдавского либо белорусского экспорта

Украинские грузы вернулись на прежние, более выгодные, маршруты. Они опять идут через Россию, только под видом молдавского либо белорусского экспорта», – объясняет он.

Статистика [фиксирует](#) рост перевозок на переправе Черноморск-Поти/Батуми. За первые полгода 2017-го было перевезено вагонами более 166 тыс. тонн грузов. А это на 50% больше, чем за первое полугодие 2016-го. Экспорт вырос на 65%, а транзит – на 10%. В частности, «Укрферри» перевезла 1303 груженых вагонов (58% от всех паромных перевозок на этом направлении). Кроме того, компания перевезла 4395 большегрузных автомобилей. «Укрферри» говорит о 40% роста по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Но показательным будет уже второе полугодие.

Впрочем, одесская пресса уже [засомневалась](#), будет ли рентабельной работа «Героев Шипки» и «Героев Плевны». Специальная комиссия МИУ обвинила администрацию порта Черноморск в неправильном начислении в течение 2015-2017 годов портовых сборов паромам «Герои Одессы» и «Герои Севастополя», которыми оперирует Болгарское пароходство. Рассматривается вопрос о доначислении порядка \$3 млн сборов. По мнению Научно-исследовательского проектно-конструкторского института морского флота Украины, эти паромы необходимо рассматривать как суда типа «А», к которым относятся грузовые суда, а не группы «Б» (пассажирские суда), сборы для которой существенно ниже. А ведь «Герои Шипки» и «Герои Плевны» аналогичны болгарским паромам, и с такими раскладами тоже будут вынуждены платить больше портовых сборов.

Возможно, создав СП, «Украинская железная дорога» и

«Грузинская железная дорога» смогут быстрее решить наболевший вопрос с принадлежностью вагонов. «Вагон нужно выгрузить и загрузить в обратном направлении. Мы могли бы его загрузить в грузинский, казахский вагон, но так не хотят, нужно только в украинский. Увеличивается время стоянки парома и т.д.», – объяснял Курлянд.

Участники рынка говорят, что здесь актуальный вопрос – возвращение порожних вагонов. Ведь в прошлом году из семи тысяч груженых вагонов, которые ушли из Черноморска, с грузами вернулось лишь 529. И если раньше перевозчики возвращали грузовладельцам пустые вагоны практически бесплатно, то теперь УЗ решила установить за это тариф. Паромщики сделали \$700 скидки на вагон. И есть договоренность: если попутный груз из Грузии идет в украинских вагонах, то она сохраняется. Для грузов, идущих из Украины в грузинских вагонах, те же условия.

«Очень важно, чтобы грузинская и украинская стороны решили в связи с этим все вопросы. Так, чтобы выгодно было работать всем компаниям, чьи вагоны подаются», – говорит Александр Лысенко

«Но вот то, что объединяются два госпредприятия, не прибавляет гибкости в принятии решений и т.д. Здесь украинская и грузинская госкомпания могли бы быть акционерами в акционерном обществе, но управлять паромами должен все-таки частник», – уверен эксперт.

«К сожалению, с нами не делятся расчетами, что конкретно Украина будет получать от того, что УЗ оперирует паромами. Вложим в паромы такую сумму, а когда они заработают, то получим такую-то. Может, стоило эти паромы вообще сдать на металлолом, а полученные средства вложить в содержание паромной переправы? Таких данных в открытом доступе нет», – добавляет он.

[Андрей Муравский](#)

## **Отрасль на 16 млрд долларов: 5 фактов о речном судоходстве в США**

Аудиторская компания PricewaterhouseCoopers (PwC) по заказу ассоциации «Американские речные операторы» подготовила отчет о влиянии речного судоходства на экономику США. Мы выбрали из него самые интересные факты.

### **География работы**

В США понятие «внутренние водные пути» является достаточно широким, в него включаются перевозки не только по рекам, в первую очередь Миссисипи, но и по Великим озерам. Также сюда относят каботажные перевозки между морскими портами, которые выполняются с помощью барж и буксиров. Исходя из этого определения у речного флота есть специфика работы в плане географии.

По данным Инженерного корпуса армии США, в 2014 году 3700 буксиров и 27000 барж работали в бассейне реки Миссисипи и на Береговом канале Мексиканского залива, который протянулся от мексиканской границы до полуострова Флорида. На эту область приходится 68,3% всего буксирного флота и 87% баржевого флота США.

Емкость барж, работающих на Миссисипи и на канале, оценивается в 50,4 млн тонн или 82,6% от общего показателя всего флота. В каботажных перевозках вдоль Тихоокеанского и Атлантического

побережий, а также вдоль берега Мексиканского залива задействовано 28,9% буксиров и 12,1% барж, в перевозках по Великим озерам – 2,8% буксиров и 0,9% барж.

Береговой канал (The Intracoastal Waterway) тянется на 4800 км вдоль границ южных штатов США

## **Флот**

Всего под флагом США ходит около 5500 буксиров и более 31000 барж. Емкость грузового флота составляет 61 млн тонн. По оценкам PwC, в 2014 году (этот год брался за основу исследования) американские компании потратили на обновление флота порядка 2,2 млрд долларов. На эти деньги были размещены заказы на постройку 62 новых буксиров и 655 новых барж, а также на модернизацию 4 буксиров и 1 баржи.

Такие цифры для Украины кажутся огромными, но для США это усредненный показатель. К примеру, в 2008 году американские речные перевозчики разместили заказы на покупку 97 буксиров и 1092 барж, в 2011 году – 77 буксиров и 1063 барж.

## **Грузы**

Ежегодно по внутренним водным путям Соединенных Штатов перевозится 784,9 млн тонн грузов. Традиционно на реках доминирует два вида грузов – нефть (в том числе и нефтепродукты) и уголь. Они формируют более половины грузопотока. В 2014 году доля нефти и нефтепродуктов составила 35,5% в общем грузопотоке, а угля – 21,7%. Еще 15,9% приходится на другие виды сырья (руда, камень, лесоматериалы), 11,8% – продукция сельского хозяйства, 8,9% – продукция химической промышленности, 4,5% – зерновые, 1,7% – другие виды грузов.

Внушительные размеры и количество барж в США мало кого удивляют.

## **Доходы**

Доходы речных операторов в 2014 году составили 15,9 млрд долларов. Наибольшая доля приходится на компании, работающие в штате Луизиана – около 4,6 млрд долларов или 28,8% от общей суммы. Также в пятерку лидеров входят такие штаты: Техас (около 1,7 млрд долларов), Кентукки (около 1,4 млрд долларов), Теннесси (более 1 млрд долларов) и Нью-Йорк (около 1 млрд долларов).

Все перечисленные штаты, кроме Нью-Йорка, находятся в бассейне Миссисипи и Берегового канала Мексиканского залива. По оценкам PwC, доля отрасли в производстве ВВП США составляет около 9 млрд долларов. В 2014 году объем ВВП Соединенных Штатов достиг 17,4 трлн долларов.

Уголь – один из основных речных грузов в Соединенных Штатах.

## **Персонал**

Речные и каботажные перевозки выполнялись в 38 из 50 штатах. Аналитики PwC выделили прямой и непрямой фактор влияния отрасли на рынок труда. Прямой заключается в непосредственном трудоустройстве персонала в компаниях, которые выполняют речные и каботажные перевозки. В 2014 году в отрасли работало около 50,5 тыс. человек. Самое большое количество персонала приходилось на штат Луизиана – 15,6 тыс. человек, затем следовал Техас с 5,6 тыс. сотрудников.

Непрямой фактор имеет гораздо большее влияние на рынок труда. Свыше 251 тыс. граждан имеют возможность зарабатывать благодаря речным перевозкам, работая в смежных сферах. Это судостроение, горнодобывающая отрасль, сельское хозяйство, финансовые услуги, торговля, складские и стивидорные услуги. С учетом сопутствующих отраслей вклад речных и каботажных перевозок в ВВП США возрастает с 9 до 34 млрд долларов.

**Николай Засядько <http://cfts.org.ua>**

---

# Глава "Укртрансбезпеки": Давить на нас с помощью постов в Facebook не получится

Михаил Ноняк о борьбе с перегрузом на автодорогах, долгожданных габаритно-весовых комплексах, давлении на бизнес в портах и коррупции в Службе.

*В начале июля на конференции Grain Ukraine бизнес заявил, что на него давят. В частности, речь шла и о давлении со стороны «Укртрансбезпеки», а также возвращении старых схем экологов.*

*Мы встретились с руководителем Государственной службы Украины по безопасности на транспорте Михаилом Ноняком, чтобы поговорить об этом, а также о прогрессе (или его отсутствии) в весовом контроле на дорогах и в портах.*

**Сколько было проверено за этот год автомобилей и сколько из них были с перегрузом? Какая картина в целом по областям с габаритно-весовыми комплексами?**

В этом году только по габаритно-весовому контролю мы уже проверили 114 тыс. автомобилей, из которых 4 тыс. – были с перегрузом. На них наложены штрафы общей суммой 2,7 млн грн. и насчитано плату за проезд с перегрузом в размере около 1 млн евро.

**Как обстоит ситуация с передвижными ГВК? Сообщалось о разном количестве мобильных комплексов, которые собирается закупить**

**МИУ – 71, 76, 78. Сколько же их на самом деле? На каком этапе находится их закупка? Когда они будут выведены на дороги?**

Соответствующие тендеры провели, договоры подписаны, подрядчик сможет нам поставить 78 комплексов. Мы разбили на три поставки, и первая должна быть уже 21 сентября. Надеюсь, что все будет хорошо и мы получим все 78 комплексов до конца года. Комплексы смогут начать работу уже 22 сентября. Единственное, что нужно – заранее провести обучение инспекторов, которые будут работать на этих ГВК.

**Уже решено, как распределяют комплексы между областями?**

Нами проведена аналитика по каждой области: где есть порты, где карьеры, где основные транспортные направления и где больше всего злоупотреблений по перегрузам. Исходя из этих данных и будем распределять. Понятно, что Одесская область самая большая. Им отдадим пять-шесть комплексов, Николаевской – три-четыре.

**Какова ситуация со стационарными весовыми комплексами?**

Их по Украине сейчас почти нет. Те, которые были, – старые. Для того, чтобы привести их в порядок, нужно много денег. Один стационарный комплекс уже появился на трассе под Киевом. Деньги выделила городская администрация. Хотят установить еще семь таких же, на каждом въезде в город.

В Николаевской области было выделено 2,1 млн грн на установку стационарных ГВК, Одесская область и Волынь также планируют купить за свой счет. Стоимость одного стационарного комплекса около 500 тыс. гривен.

**Есть еще области, где нет весового контроля?**

Это Луганская область. У них на балансе нет ни одного ГВК. То есть площадки есть для установки, а самого ГВК нет. Но мы передадим им один-два комплекса из тех, которые получим, чтобы они тоже могли осуществлять контроль.

**Как обстоит ситуация с «Нибулоном»? Министр Владимир Омелян недавно обвинял компанию в разрушении дорог Николаевской области, а затем призвал ее ввести весовой контроль фур.**

Министр просил не только компанию «Нибулон», а всех. Конечно, у нас есть факты нарушений, в том числе и от этой компании. Если они ездят с перегрузом, то на водителей накладывают штрафы. В Запорожской области «Нибулон» строит терминалы. Два уже открыли. Остался один. У них заключена договоренность с губернатором, что на их терминалах будут ГВК и, что наши инспектора смогут контролировать это. .

**Недавно сообщалось о том, что во всех портах появятся весовые комплексы. Какие порты уже оснащены ими? Как продвигается установка?**

Они всегда были во всех портах. Но, порты все равно принимают машины с перегрузом. Было распоряжение министра инфраструктуры, в котором он запретил всем госпредприятиям принимать транспортные средства с перегрузом, и была просьба к частным компаниям также этого не делать. Прислушались ли к нему? Могу сказать, что нет. Большинство до сих пор принимает машины с перегрузом. Для кого-то дополнительный заработок намного важнее, чем состояние дорог в стране.

*Результаты габаритно-весового контроля в портах 01.01 – 03.08.2017 (слайд «Укртрансбезпеки»)*

**В последние месяцы все чаще звучат обвинения в том, что в портах возобновлена коррупционная схема, связанная с анализом балластных вод. От этого пострадали уже и Cargill и Risoil. Обвинения звучат конкретно в адрес «Укртрансбезпеки», уполномоченные лица которой осуществляют проверку запорных пломб. Как вы можете прокомментировать ситуацию? С чем связана активизация контроля?**

Мы собирали совещание со всеми операторами, в том числе с теми, о которых вы говорите. Мы общались по поводу пломбирования судов. Я говорил о том, что «Укртрансбезпека» и

наши инспектора не имеют к этому никакого отношения. Пломбированием судов занимаемся либо экипаж, либо капитан. Мне говорят: «Вот приходят ваши инспектора». Я человек конкретный и люблю факты. Давить на нас с помощью постов в Фейсбуке и заказных материалов, и скомпрометировать таким образом, не получится. Наши инспектора, которые работают по PSC, будут и дальше работать. Я это всем говорил, что в следующем году у нас будет аудит ИМО и для того, чтобы привести все в порядок, мы будем работать четко, жестко, согласно законодательству. А кто-то хочет на нас таким образом давить, чтобы мы отпускали суда – те банки, которые не соответствуют техническому состоянию без каких-либо замечаний.

Если есть судно и нам есть ряд поломок, то, конечно, мы будем их задерживать до тех пор, пока это не будет исправлено. Но, чтобы компании фрахтовали суда, которые могут утонуть в море и, чтобы мы закрывали на это глаза – такого не будет.

Называются какие-то там фирмы... Пломбированием занимается экипаж судна. Если наш инспектор или капитан определила, что они неправильно запломбировали судно, то они могут к нам обратиться. Но я хочу подчеркнуть, что ни одного такого обращения не было к нам.

**Располагаете ли Вы информацией, сколько судов в портах с начала года были задержаны по причине выявленных нарушений? Сколько штрафов было выписано?**

Задержано было 53 судна. Если сравнивать с прошлым годом – это было 11 судов. Но в прошлом году мы только начали работать. Штрафы за это не предусмотрены, однако, если судно задержано, то оно и так теряет деньги. Но в очередной раз я говорю: «Уважаемые, фрахтуйте нормальные суда для того, чтобы не было проблем».

Я обращался к бизнесу и просил, если на вас кто-то давит или у вас что-то требуют – есть НАБУ, СБУ, полиция, прокуратура и т.д. Есть факт – фиксируйте его, и мы будем их увольнять или

сажать в тюрьму. Уже были уволены сотрудники в Винницкой, Запорожской и Одесской областях. Уволил руководителей, потому что их инспектора – взяточники. Есть вопросы у нас и к другим областям, где есть жалобы от бизнеса. Будем рассматривать эти случаи.

[Ольга Быстрицкая](#)

Источник: <http://cfts.org.ua/articles>

---

## **Андрей Муравский. Военно-торговая логистика: Китай увеличил инвестиции в иностранные порты**

Общий объем китайских инвестиций в 40 крупных портовых проектов по всему миру уже перевалил за \$45,6 млрд.

Китай продолжает закрепляться в зарубежных портах. Лондонский инвестбанк Grisons Peak [подсчитал](#), что с июня 2016 года по июнь 2017-го китайские компании объявили о покупке или инвестициях в девять портовых проектов по всему миру на сумму \$20,1 млрд. А годом ранее инвестировали в портовые активы за рубежом \$9,97 млрд. Общий же объем инвестиций в 40 крупных портовых проектов по всему миру уже перевалил \$45,6 млрд, подсчитали аналитики.

Значительной мерой инвестиции связаны с доставкой грузов в Евросоюз. Новый Шелквый путь предусматривает развитие двух

маршрутов из портов Поднебесной через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана и через Южно-Китайское море и Индийский океан в Европу

В 2008 году China Ocean Shipping Company стала управлять двумя пирсами контейнерного терминала в греческом порту, получив их в пользование на 35 лет. С 2010 по 2015 год пропускная способность порта возросла с 685 тыс. до 3 млн. контейнеров. Прогнозируется, что к 2020-му годовой грузооборот Пирея составит примерно 6,3 млн TEUs (20-футовом эквиваленте), что сделает его мощнейшим контейнерным терминалом в Средиземноморье. В прошлом же году китайская госкомпания за 350 млн. евро купила контрольный пакет акций порта.

В COSCO изначально [заявили](#), что намерены превратить Пирей в южные ворота из Китая в Европу, ускорив доставку. И слова с делом не расходятся: сюда перенаправляют все больше грузопотоков. Многие европейские компании, перебазировавшие производство в КНР, отправляют детали на сборочные в Европе. Так, в Пирей вместо Роттердама стала поставлять комплектующие для компьютеров корпорация Hewlett-Packard. Суммарный оборот морских грузоперевозок греческого порта превысил 10 млн. тонн. Так что порты Северного моря и Балтики [забили тревогу](#).

Чтобы лучше связать регион с Северной Европой, Китай хочет модернизировать железную дорогу. В 2014 году он подписал с Венгрией и Сербией меморандум о модернизации ж/д пути между Белградом и Будапештом. Проект оценивается в 3,2 млрд. евро. КНР дает Греции, Сербии и другим странам региона Западных Балкан низкопроцентные займы на реализацию инфраструктурных проектов, которые формируют коридор доставки грузов из порта Пирей в Западную и Северную Европу.

Но при этом Поднебесная взялась инвестировать и в порты Северной Европы. В июле 2017-го китайская госкомпания China Communications Construction Company победила в тендере на развитие контейнерного терминала Steinwerder. На резервной территории Гамбурга будет построена причальная стенка

протяженностью 1,1 километра, возле которой смогут становиться мегаконтейнеровозы. Это возмутило «своих» инвесторов. Контейнерный оператор порта NHLA уверен, что нужно не новый терминал строить, а лучше использовать существующие мощности.

Китайские инвестиции так или иначе переплетаются с геополитикой. Китай зависит от импорта сырья, которое транспортируется судами из Африки и восточных стран. А между ним и сырьем расположились союзнцы США страны.

Это порождает определенные конфликты. Пару лет назад китайский консорциум Landbridge на 99 лет арендовал порт города Дарвин, предложив около \$370 млн. Порт, который расположен на северном побережье Австралии, называют «воротами в Азию». Через него проходит много грузов в Китай и из него. [Проблема](#) в том, что здесь же находится американская военная база. И произошедшее американские военные оценили чуть ли не как предательство со стороны союзника. На что австралийское Минобороны ответило, что это преувеличение, и следить за кораблями китайцы могут и из закуской на причале.

Ряд аналитиков считает, что излишняя осторожность уместна. Когда в 2012 году China Merchants Group приобрела долю в контейнерном терминале африканского порта Джибути, о военных целях речи не было, чистая коммерция. Около \$9 млрд. инвестиций в строительство терминала сжиженного природного газа и т.д. Однако позже выяснилось, [писало](#) издание The Financial Times, что Китай хочет строить военно-морскую базу. А военно-морская стратегия Китая направлена на препятствование доступу боевых групп американских авианосцев к цепочке архипелагов, протянувшихся от Камчатки до Малайского полуострова.

К строительству базы, которую он называет логистическим центром, КНР приступил еще в прошлом году. Американский военно-аналитический центр Stratfor даже утверждает, что там имеются подземные уровни. А недавно сообщалось о том, что в Африку [отправился](#) китайский десантный корабль и доковое судно

для материально-технического обеспечения судов.

Впрочем, другие объясняют подобные шаги Китай той же экономикой: инвестиции большие, а в беспокойных регионах построенные объекты может понадобиться защищать. В случае с Джибути это особенно актуально, ведь этот регион беспокойный. Тут тебе и Сомали, разорванная на части кланами, и Йемен с подобными «болячками». А, к примеру, только в строительство железной дороги, связавшей порт Джибути с Эфиопией (товарооборот которой с КНР составляет \$1,5 млрд) китайцы вложили около \$3,5 млрд.

К тому же, китайские военные в регионе не единственные. Здесь же базируются 4 тыс. американских военнослужащих, истребители и патрульные самолеты, которые противостоят в Африке террористическим и прочим угрозам. По соседству находится военная база Японии и т.д.

На самом деле большую угрозу для неразвитых государств представляет не то, что Китай инвестирует в них. А то, что «подсаживает» их на свои кредиты. Благодаря этому Поднебесная получает в дальнейшем возможность манипулировать теми, кто кредиты получил, и выбивать из них нужные условия для китайской стороны. Здесь понятия стоит разграничивать.

Украина тоже надеется привлечь в порты китайские инвестиции. Министр инфраструктуры Владимир Омелян заверил, что китайская Hutchison Port Holdings (Гонконг) начнет работать в Черноморском морском торговом порту уже этим же летом. А другой корпорации, China Road and Bridge Corporation, Министерство инфраструктуры предложило взять в концессию паромную переправу в Черноморске, и недавно китайцы осматривали ее.

Насколько Китаю это интересно? Чиновники любят говорить о привлекательности Украины для Китая в контексте проекта «Один пояс – один путь», надеясь заполучить часть транзитных грузов, которые идут в Европу. Но здесь мы являемся только одним из

вариантов, далеко не основным. Так что финансировать тот же Черноморский порт Китай может и не спешить.

В то же время, Украина – один из ключевых поставщиков зерна в КНР. В основном это кукуруза, растут поставки сои. А вообще товарооборот между Украиной и Китаем в прошлом году составил \$6,5 млрд.

В глазах китайских инвесторов Украина выглядит приблизительно также как и африканские страны: бедное государство с внутренним конфликтом. Инвестиции в страну КНР делает, хотя пока и осторожничает. Зато готов щедро давать кредиты на проекты, которые будут выполнять китайские же подрядчики. Сегодня кажется нереальным появление в Украине, скажем, военно-морской базы Китая, но это сегодня. Востоковеды отмечают, что в Поднебесной активно обсуждается возможность долговременной аренды и создания новых военных баз. И есть [вероятность](#) даже размещения базы на территории Вьетнама – несмотря на территориальные споры между этими странами, КНР остается крупнейшим инвестором Вьетнама. Впрочем, до Украины очередь дойдет явно не скоро – пока Поднебесная занята обустройством куда более важных для нее территорий.

<http://ports.com.ua/articles>

---

**Николай Засядько. Вернуть  
нельзя оставить: Сможет ли**

# государство вернуть свои активы из частных рук

В погоне за частными инвестициями государство забывает о своих обязанностях и ответственности перед инвесторами, а несовершенство законодательства только отпугивает желающих. Что будет, если государство захочет вернуть свою собственность из частных рук и как это должно происходить?

Аренда, концессия, приватизация... Все чаще эти слова звучат в транспортной отрасли. Особо преуспели на этом направлении портовики. Так, в Министерстве инфраструктуры уже определили два порта по внедрению концессии – Херсон и Ольвию. Тем временем, к порту Черноморск и Южный вплотную присматриваются крупнейшие портовые инвесторы – DP World и Hutchison Ports. Это только лишний раз подтверждает намерение государства привлечь частные инвестиции в отрасль.

Данные инициативы, безусловно, заслуживают одобрения. В связи с этим возникает один простой вопрос: сможет ли государство вернуть обратно свои активы, если ожидания от инвесторов не оправдаются, или в других случаях? Вопрос непростой. Как правило, в новостях мелькает информация о начале разгосударствления, но сообщения о возврате активов отыскать не так-то просто. Окунувшись в информационное пространство, нам удалось найти такой пример, который касается возврата госимущества из аренды. Речь идет об Азовском судоремонтном заводе в Мариуполе.

Проанализировав информацию, мы пришли к выводу, что у государства есть только механизм передачи имущества в аренду, а с возвратом все очень сложно. Складывается впечатление, что государство никак не может определиться с формой собственности своего актива и его дальнейшей судьбой. Вначале принимаются

одни решения, затем кардинально противоположные. По сути, предприятие находится в подвешенном состоянии: формально оно является государственным, но им управляет частный собственник с неопределенным статусом, но закрепленными обязанностями. Что будет с этим заводом дальше? Вопрос риторический, а тем временем коллектив предприятия вынужден работать в непростых условиях. Рассмотрим этот пример детальнее.

## **Год без собственника**

В прошлом году Азовский судоремонтный завод в Мариуполе отметил 130-ю годовщину с момента основания. За это время ему пришлось пережить много непростых перемен и испытаний. Сейчас руководству, собственнику и управляющему завода нужно справиться с очень важным испытанием – решить дальнейшую судьбу АСРЗ. Для начала немного предыстории.

Арендатор инвестировал в развитие предприятия 110,8 млн грн.

Юридически Азовский судоремонтный завод является государственной собственностью. В 2003 году целостный имущественный комплекс предприятия был передан в аренду ООО «СРЗ» (сейчас входит в состав Мариупольской инвестиционной группы). За время аренды ООО «СРЗ» заплатило 46,5 млн грн арендной платы, еще 70,5 млн грн было выплачено государству в качестве налога на прибыль. Помимо этих сумм, арендатор инвестировал в развитие предприятия 110,8 млн грн. Львиная доля этой суммы была направлена на модернизацию причалов.

17 июня 2016 года у арендатора истек срок аренды. С того времени прошел год, а статус завода до сих пор не определен. ООО «СРЗ» продолжает нести ответственность за работу завода, хотя формально уже не является арендатором. В ответ на запрос ЦТС в Фонде госимущества не назвали точной даты, когда будет определена дальнейшая форма хозяйствования. «Сейчас принимаются меры по созданию нового хозяйственного общества в соответствии с нормативными документами», – отметили в ФГИ.

Как же сказываются такие условия на работу предприятия? «Мы работаем вопреки всему», – отмечал [в интервью ЦТС](#) генеральный директор Олег Турский. По его словам, каждый раз завод должен доказывать партнерам свою правомочность и жизнеспособность. Ввиду нерешенности имущественного вопроса клиенты АСРЗ отказываются вносить предоплату за заказ. Это, в свою очередь, добавляет финансовой нагрузки. К слову, предприятия в прифронтной зоне, в том числе АСРЗ, не могут брать кредиты, поэтому ситуация с финансами на заводе не очень простая.

Основная проблема – это отсутствие механизма возврата госсобственности из аренды. Да, и переходного периода в законодательстве не установлено.

Есть ли возможность решить данную коллизию? Обе стороны – Мариупольская инвестиционная группа и ФГИ – больше двух лет ведут переговоры об этом. «С 2015 года мы ведем переговоры с Фондом госимущества. Но за это время мы так и не пришли к какому-то соглашению. Основная проблема – это отсутствие механизма возврата госсобственности из аренды. Да, и переходного периода в законодательстве не установлено, поэтому все так затягивается. Сейчас у нас есть небольшой сдвиг в этом процессе – с апреля на предприятии началась инвентаризация», – говорит исполнительный директор МИГ Олег Иванюшенко.

### **Что дальше?**

У государства как собственника есть несколько возможных вариантов: создать новое госпредприятие, создать акционерное общество с возможностью привлечения частных инвестиций, либо приватизировать завод, или продлить аренду. Какая именно форма будет выбрана, в ФГИ пока не знают.

В то же время, продлевать аренду стороны не хотят. С 2011 года между арендатором и ФГИ идут судебные тяжбы по поводу

процентной ставки. Тогда фонд решил поднять ее с 4% до 20%. «Мы обращались с просьбой разъяснить экономическое обоснование для введения 20-процентной ставки. Ответа, к сожалению, мы так и не получили. Такой размер ставки может иметь место только для высоко рентабельного бизнеса, коим судоремонт не является», – поясняет Олег Иванюшенко. Поэтому управляющая компания обратилась в суд и доказала свою правоту.

А что насчет передачи другому юрлицу? Создание нового ГП, как показывает практика, не столь сложная задача. Гораздо сложнее – найти деньги для его бюджета. Напомним, что сейчас штат завода превышает 1000 человек, а средняя зарплата – порядка 6 тыс. грн. Только заработный фонд будет достигать 6 млн грн в месяц. К тому же, государству придется вернуть арендатору вложенные инвестиции. Неудивительно, что государство затягивает создание нового госпредприятия.

«Выбор формы собственности – это дело государства, но мы считаем, что наиболее эффективно работает приватизация», – руководитель МИГ Олег Иванюшенко.

Арендатор, в свою очередь, ратует за привлечение частных инвесторов, в какой форме – выбор за государством. «С одной стороны, государство постоянно говорит о поддержке частных инвесторов. Но когда мы начинаем разговаривать с каждым органом, на деле оказывается, что слаженной работы нет. Но если у государства нет денег, тогда позвольте частникам их вложить в это предприятие. Выбор формы собственности – это дело государства, но мы считаем, что наиболее эффективно работает приватизация», – уверен руководитель Мариупольской инвестиционной группы.

## **Вместо послесловия**

Возможно, есть и другие подобные примеры. Количество не столь

важно. Главное, чтобы государство определилось с целями своей деятельности. Если мы говорим о привлечении частных инвестиций, тогда необходимо исправлять коллизии в законодательстве, чтобы избежать повторения подобных случаев в будущем. Если поддерживаем госсектор, тогда нужно создать условия для его развития, а не обкладывать сумасшедшими налогами.

Сейчас ситуация складывается таким образом, что у государства не хватает финансовых ресурсов для должного содержания и развития своих активов, поэтому без частников не обойтись. На многих бизнес-форумах звучит фраза «Мы просим государство не мешать». Хотелось бы, чтобы ее вспоминали все меньше. В противном случае все превратится в другую ситуацию, которую ярко описывает одна украинская пословица «І сам не гам, і другому не дам». Надеюсь, государство Украина не будет работать по такому принципу.

<http://cfts.org.ua/blogs>

---