

# Андрей Муравский . Перебежчики : манёвры в Раде вокруг «речного» законопроекта

Очередная попытка реформы сектора речных перевозок провалилась. «Нибулон» смог переманить на свою сторону 18 народных депутатов, которые раньше голосовали за законопроект МИУ. Этих голосов как раз министерству и не хватило.

Верховная Рада вернула на доработку в профильный комитет [два конкурирующих законопроекта](#) «О внутреннем водном транспорте». Голосов не хватило как законопроекту №2475а, который продвигает Мининфраструктуры, так и №2475а-3 Андрея Вадатурского.

Первый набрал 216 голосов, второй поддержало лишь 159 депутатов. После чего парламентарии проголосовали за предложение отправить оба документа «для подготовки к повторному первому чтению».

Весь процесс занял всего несколько минут: за первый законопроект проголосовали в 17.53, за второй – в 17.54, а за отправку на доработку – в 17.56.

## **Лагеря поддержки сторон**

Если сравнить первое голосование за 2475 (законопроект Мининфраструктуры), которое состоялось весной 2017 года и голосование нынешнее, то можно заметить, что 37 человек этот лагерь потерял: они либо не голосовали, либо переметнулись в лагерь противника. Интересно, что именно «перебежчиков» из

лагеря МИУ как раз и нехватило для превращения законопроекта в Закон. Можно констатировать, что «Нибулон» здесь провел блестящую работу.

Правда, в прошлом году не проголосовали за министерский законопроект, а в этот раз четко поддержали восемь человек. Но это не меняет сути: команда Вадатурского смогла переманить то количество депутатов, голосов которых хватило бы для прохождения законопроекта.

Раньше нажимали «за» министерский проект, а теперь – отдали голос за альтернативный: Игорь Артющенко, Светлана Залищук, Артур Палатный, Юрий Соловей, Виктор Романюк, Наталия Веселова, Валентин Дидыч, Остап Еднак, Оксана Сыродед, Игорь Шурма, Алена Бабак, Олег Березюк, Иван Мирошниченко, Татьяна Острикова, Анна Романова, Андрей Шипко, Игорь Шкиря. При чем, Роман Семенуха и Егор Соболев в этот раз даже проголосовали против министерского законопроекта. Всего 19 человек.

Проголосовали прошлой весной, но не отдали голос за министерский законопроект в этот раз (как и за альтернативный): Олег Дмитренко, Сергей Каплин, Николай Люшняк, Петр Сабашук, Руслан Сольвар, Петр Юрчишин, Анатолий Дырив, Наталия Кацер-Бучковская, Константин Матейченко, Павел Пинзеник, Николай Федорук, Владимир Литвин, Юлия Левочкина, Дмитрий Шпенев, Виктория Войцицкая, Олег Лаврик, Ирина Подоляк, Станислав Березин, Владимир Зубик, Антон Киссе, Игорь Шкиря, Геннадий Бобов, Василий Гуляев, Андрей Лозовой, Игорь Мосийчук, Юрий Чижмарь, Иван Фурсин, Евгений Рыбчинский. Всего 28 человек.

### **Ядро поддержки**

98 народных депутатов голосовали за законопроект МИУ и при этом не дали голосов альтернативному законопроекту.

45 народных депутатов голосовали за законопроект «Нибулона» и при этом не дали голосов министерскому законопроекту.

111 депутатов голосовали как за законопроект Бориса Козыря, так и за законопроект Андрея Вадатурского. Они либо не понимают их сути, либо же просто уже захотели поставить в теме наконец-то хотя бы какую-то точку.

### **По фракциям**

Обе стороны уверяли, что нашли поддержку большого числа депутатов во всех фракциях. Так, когда весной прошлого года Верховная Рада Украины отправила на доработку законопроект №2475-а, основной его автор Борис Козырь говорил, что первое рассмотрение показало, что «документ не является политическим» и объединяет зал.

«За него голосовали как народные депутаты фракций коалиции – «Блок Петра Порошенко» и Народный фронт, так и оппозиционные фракции и группы: «Самопомич», «Видродження», «Воля народу», фракции Радикальной партии Олега Ляшка и Оппозиционного блока», – перечислял он.

В свою очередь совладелец компании «Нибулон» Алексей Вадатурский говорил в одном из [интервью](#), что альтернативны законопроект №2475а-3 поддержали около 60 народных депутатов из 19-ти различных комитетов ВР и 7-ми депутатских фракций и групп.

На само деле, у законопроекта МИУ во фракции Блок Петра Порошенко 89 человек поддержки. Против было двое, еще шестеро воздержались, не голосовало 26 и 13 отсутствовало. Но реально тех, кто поддержал исключительно этот проект, было только 32.

За законопроект Вадатурского в этой фракции проголосовало 68 человек, один против, воздержалось 16, не голосовало 35, отсутствовало 16 депутатов. Но, опять-таки, из этих 68 человек уверенных сторонников альтернативного законопроекта было только 13 человек.

Фракция партии «Народный фронт» в основном поддерживала министерский проект – «чистых» сторонников насчитывается 47,

Вадатурского здесь поддержал только один депутат, еще 13 человек проголосовало как за один, так и за другой законопроект.

Во фракции «Опозиционного блока» насчитывается 12 «чистых» сторонников министерского законопроекта, Вадатурского поддерживал один депутат, еще 16 человек голосовало за каждый из предложенных документов.

Интересно, что в фракции Радикальной партии 14 человек проголосовало за оба законопроекта, за №2475а проголосовал только один.

Зато внефракционные депутаты голосовали в основном за законопроект Вадатурского – 13 голосов было за него, только двое проголосовало за оба законопроекта, за министерский голосов не было вообще.

В дальнейшем, и Борису Козырю и Андрею Вадатурскому предстоит борьба за увеличения своего лагеря поддержки. Время на это пока есть – перерыв между рассмотрениями опять может затянуться.

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

---

**"Украина является кандидатом для крупных инфраструктурных проектов", - Джейсон Пеллмар, руководитель IFC в**

# Украине, Беларуси, Молдове

Сколько средств в Украину привлекла Международная финансовая корпорация, какие инфраструктурные проекты в фокусе ее внимания, как будут структурироваться проекты ГЧП в портах и нужно ли отдавать аэропорты в концессию?

*В 2017 году в Украине много говорили о привлечении средств международных финучреждений в инфраструктурную сферу. На какие-то проекты даже были направлены инвестиции, по другим – достигнуты важные договоренности. Одной из институций, которая помогает привлекать средства в развитие отечественной инфраструктуры, является IFC (Международная финансовая корпорация), входящая в группу Всемирного Банка.*

*В минувшем году руководителем IFC в Украине, Беларуси и Молдове был назначен американец Джейсон Пеллмар, до этого семь лет развивавший проекты в инфраструктуре и энергетике в Европе, Центральной Азии и в Мьянме. Сразу же по прибытию в Украину он пообещал привлечь около четверти миллиарда долларов до конца года, а инвестиционный фокус Международной финансовой корпорации начал смещаться в сторону инфраструктуры.*

*Удалось ли достичь показателя в 250 млн долларов, довольны ли в IFC темпами строительства одного из крупнейших в Украине зерновых портовых терминалов, соинвестором которого выступают, как Корпорация будет структурировать проекты ГЧП в портах Ольвия и Херсон, что думает о развитии городского транспорта и какими аэропортами интересуется – топ-менеджер IFC рассказал в интервью ЦТС.*

**Джейсон, вы работаете в Украине уже более полугода. Успели освоиться?**

Да, это такой ключевой срок. Уже действительно начинаю осваиваться, и чувствовать себя, как дома – я здесь с супругой, с двумя детьми. В профессиональном плане я руковожу

деятельностью IFC в Украине, Беларуси и Молдове.

Больше всего времени я провожу здесь, в Украине. Бываю не только в Киеве – недавно был в Краматорске, успел побывать в Одессе и других городах. Уже понимаю, где у нас есть успехи, а над чем нужно больше работать.

До переезда в Украину почти вся моя деятельность в IFC была сфокусирована на инвестициях в инфраструктурные проекты. Три года до этого я работал в Мьянме, и там, в основном все крупные проекты были связаны с инфраструктурой, например, энергетика, порты.

**Кроме Мьянмы, вы работали в Стамбуле. Насколько ощутима разница в деловом общении, в стиле ведения переговоров, принятия решений между Турцией, Мьянмой и Украиной?**

Культура, конечно, очень сильно влияет на стиль ведения бизнеса и, в какой-то мере, можно даже сказать, инфраструктуру страны. Если говорить о Мьянме, то там на сегодня практически треть населения не имеет доступа к электричеству, портовая инфраструктура не развита. Например, если выехать за пределы Янгона (крупнейший город страны. – ЦТС), то уже в Мандалае, втором по размерам городе, вы не увидите асфальтированных причалов в порту – они песчаные.

Стамбул – это совсем другой уровень развития экономики и инфраструктуры.

**А где проще с чиновниками – в Украине или в Мьянме?**

Здесь в Украине есть хорошие эксперты, есть люди, которые знают, что делать и как. И это плюс.

В Украине развитие инфраструктуры тормозится нехваткой средств, ограниченным доступом к финансированию и довольно низким уровнем инвестиций в развитие инфраструктуры. Пока привлечь долгосрочные частные инвестиции в Украине не так просто. Например, в прошлом году FDI (Foreign Direct

Investment – прямые иностранные инвестиции. – ЦТС) составили менее 2 млрд долларов, что, учитывая инвестиционные потребности Украины, очень мало.

В 2017 году прямые иностранные инвестиции в Украину составили менее 2 млрд долларов

И именно поэтому одна из наших приоритетных задач в Украине сейчас – помочь привлечь больше частных инвестиций, помочь создать инвестиционные истории успеха в Украине и показать потенциал экономики другим инвесторам.

**В июне прошлого года вы заявили, что IFC планирует привлечь для проектов в Украине около 250 миллионов долларов. Удалось ли достичь этого показателя?**

В прошлом году мы проинвестировали несколько знаковых проектов. Впервые для нас в Украине мы выдали кредит в национальной валюте, профинансировали фонд прямых инвестиций (Horizon Capital), который будет фокусироваться на украинском рынке. И да, в целом по году мы вышли на наши запланированные объемы.

**На какие проекты и в каких сферах была направлена основная часть средств? Сколько пошло на инфраструктурные проекты?**

В фокусе в прошлом году была поддержка проектов по развитию агро-инфраструктуры.

Мы видим, что агросектор – это мотор украинской экономики. Экспорт растет, и чтобы он рос и дальше, и весь сектор был сильнее, необходимо инвестировать в логистику и инфраструктуру. Мы видим, что есть интерес наших клиентов и партнеров к развитию агро-инфраструктуры и поддерживаем такие проекты.

В 2017 году у нас было два таких крупных проекта. Первый – «Нибулон», где мы предоставили финансирование в размере 100 млн долларов – 60 млн собственных средств IFC и 40 млн

привлекли из других источников, включая коммерческие банки. Второй проект – это MV Cargo, куда мы проинвестировали 37 млн долларов.

Мы начинаем работать с муниципалитетами – хотим сфокусироваться на развитии городского транспорта

### **На 2018 год какой план по привлечению средств?**

Мы хорошо начали год. Мы выделили кредит Immer Укрпластик на сумму чуть больше 30 млн евро – это инвестиции в производственную сферу. В сфере инфраструктуры мы начинаем работать с муниципалитетами. На первом этапе мы хотим сфокусироваться на развитии городского транспорта. Сейчас мы ведем переговоры с Киевом, Мариуполем, Хмельницким и некоторыми другими городами.

### **Можете назвать сумму? Она будет больше, чем 250 млн долларов в прошлом году?**

Думаю, что в целом инвестиции будут зависеть от общего состояния экономики и успешности продвижения реформ. Если будет достигнут значительный прогресс в ключевых реформах, то суммы инвестиций могут быть больше того, что мы проинвестировали в прошлом году. Необходима антикоррупционная реформа, если мы хотим привлечь хороших европейских и азиатских стратегических партнеров.

Монтаж силосов на строительстве терминала MV Cargo в порту Южный

### **Вы упомянули о работе с муниципалитетами. Какие именно инфраструктурные проекты в городах будут реализованы? Это проекты 2018 года или на перспективу нескольких лет?**

По некоторым проектам, думаю, мы покажем результаты до конца этого года. В основном, сейчас идет речь о городском транспорте – это, например, покупка троллейбусов в Мариуполе.

В Киеве мы делаем анализ совместно со Всемирным Банком –

рассматриваем в целом план развития транспортной системы, включая Light Rail (легкорельсовый транспорт, в т.ч. трамвай. – ЦТС ), дороги, Bus rapid transit – BRT (скоростной автобусный транспорт. – ЦТС).

**То есть конкретных проектов, с кредитованием которых вы определились, пока нет?**

Мы уже определили ряд проектов и очень плотно работаем над финансовой моделью и тем, какие именно инвестиционные продукты предложить муниципалитетам. Но пока рано раскрывать все цифры. Мы хотим быть уверенными, что это оптимальный вариант для города.

**Как мы уже говорили, сфера вашей ответственности, помимо Украины, распространяется на Беларусь и Молдову. Как обстоят дела у IFC с инвестициями в инфраструктурные проекты в этих странах? Насколько сопоставимы объемы финансирования?**

В Беларуси и Молдове частный сектор занимает меньшую долю в ВВП чем в Украине и поэтому наши инвестиции там меньше чем в Украине. Если на сегодня в Украине мы в целом профинансировали более 3,2 млрд долларов, то в Беларуси – около 300 миллионов, а в Молдове – около 230 млн долларов в долгосрочные проекты. В Беларуси мы в основном сфокусированы на поддержке частных компаний в промышленности и ритейле. В Молдове в фокусе у нас поддержка агросектора. Сейчас в Беларуси мы работаем над тем, чтобы попробовать запустить проекты по ГЧП в инфраструктуре. Пока эти проекты на стадии переговоров.

**В декабре МИУ и Минтранс Беларуси договорились о совместном развитии судоходства на Днепре и Припяти. На встрече министров присутствовали представители ЕИБ и ЕБРР. У IFC нет здесь интереса – вас интересует речная логистика?**

Сейчас мы ведем диалог с голландцами, украинским государством, всеми заинтересованными сторонами и обсуждаем, как совместно работать по этому проекту. ГЧП – это один из вариантов, где может сыграть свою роль IFC, если понадобится привлечь частный

сектор.

**Возвращаясь к портовой инфраструктуре, вы довольны сотрудничеством с MV Cargo?**

Очень. Это действительно greenfield проект, он достаточно сложный, и удивляет скорость его реализации. Я планирую в феврале поехать туда с командой, чтобы увидеть все строительство терминала в деталях.

**В других портах планируете подобные инвестиции?**

Сейчас мы готовим почву, чтобы инвестировать. Наша команда работает над разработкой плана ГЧП для портов Ольвия и Херсон.

**Вы говорите о работе в рамках меморандума, который в ноябре IFC подписала с Мининфраструктуры, и по которому должна структурировать проекты ГЧП в ГП «Стивидорная компания «Ольвия» и ГП «Херсонский морской торговый порт». Что конкретно подразумевается под понятием «структурировать»?**

Если говорить о меморандуме с Мининфраструктуры, то мы подписали достаточно широкое соглашение. В рамках этой работы мы будем поддерживать министерство в развитии ГЧП в Украине, включая, например, помощь в выстраивании внутренней экспертизы, обучающие мероприятия, поддержку SPILNO (занимается разработкой пилотных концессионных проектов. – ЦТС).

Наша команда не только подготовит проект, но и поможет государству выбрать лучшего кандидата, чтобы реализовать этот проект

Работа по структурированию ГЧП в портах ведется нами совместно с ЕБРР в рамках их соглашения с АМПУ. Когда мы делаем проект ГЧП, то мы делаем его «от и до», то есть наша задача помочь привлечь частного партнера, который будет готов инвестировать в эти порты. И это не только технический аспект – включаются экологические, социальные вопросы и самое главное – выстроить

правильную финансовую модель и для государства, и для инвесторов. Наша команда не только подготовит проект, но и поможет государству выбрать лучшего кандидата, чтобы реализовать этот проект.

### **Какие временные рамки отводятся на структурирование проектов?**

Весь подготовительный этап и анализ мы планируем завершить к осени. После этого министерство запустит тендер.

### **Сообщалось также, что IFC изучит возможность структурировать проект ГЧП паромной переправы в Черноморске. Вы возьметесь за этот проект?**

Мы сейчас проводим оценку и изучаем этот вопрос.

### **А как вообще у вас складываются отношения с АМПУ, МИУ?**

В Министерстве инфраструктуры и АМПУ – достаточно развитая и продвинутая команда. Что мне нравится, то что они сами обращаются к нам с предложениями и инициативами. У них есть свои идеи и стратегическое видение, понимание того, куда они хотят прийти.

### **Ольвия и Херсон – это была инициатива министерства?**

Я думаю, мы совместно тут определились, это был взаимный интерес. И мы не собираемся останавливаться на этих проектах. Идет речь о том, чтобы поддерживать их офис SPILNO, чтобы развивать больше проектов, необходимых для страны, увеличивать долю частных инвестиций в инфраструктуре.

Мы получили запрос от правительства в том, чтобы помочь развивать региональные аэропорты

Кроме портов, у нас есть и другие совместные инициативы. Например, сейчас мы получили запрос от правительства в том, чтобы помочь развивать региональные аэропорты. Это важная и интересная тема и важное направление более широкой работы по развитию туризма и улучшению логистики внутри страны.

Читайте также [Юрий Гусев: «Прямые инвестиции в три порта составят 400 млн долларов»](#)

Подписание меморандума между IFC и МИУ о сотрудничестве по проектам ГЧП в ГП СК «Ольвия» и ГП «Херсонский морской торговый порт»

**То есть Международная финансовая корпорация заинтересовалась вопросом региональных аэропортов?**

Мы заинтересованы, да. У нас есть опыт. Например, в прошлом году в Греции IFC помогла профинансировать приватизацию 14 греческих аэропортов.

Мы думаем, что в Украине сейчас назрела достаточно критическая потребность проанализировать региональные аэропорты, чтобы понять, какие из них можно развивать через ГЧП.

**Не назовете шорт-лист аэропортов, на которые обратили внимание?**

Для того, чтобы определить такой шорт-лист, сначала нам надо сделать предварительную оценку каждого аэропорта и составить список в соответствии с коммерческой составляющей. Вопрос важен для Мининфраструктуры и важен для нас, и мы собираемся начать эту работу.

Если говорить шире, то мы сейчас довольно активно работаем в целом над развитием транспорта в Украине. Например, мы вместе со Всемирным Банком заканчиваем анализ автодорожных проектов. Всемирный Банк смотрит какие именно дороги должны стать приоритетными для развития и модернизации с экономической точки зрения. Мы же, в свою очередь, пытаемся определить те дороги, которые могут быть интересны для частного сектора и где могут быть реализованы проекты государственно-частного партнерства, то есть те, которые могут быть переданы в концессию.

**И все же об аэропортах – речь о региональных аэропортах в**

**крупных городах, например, в городах-миллионниках? Или о таких, к примеру, как Винница?**

Не секрет, чем крупнее такой аэропорт, тем лучше для страны, тем сильнее импульс для развития. И тем более он коммерчески привлекателен. Некоторые примеры таких региональных аэропортов включают Запорожье и Херсон. В то же время региональные власти хотят развивать региональные связи даже на меньших рынках, где можно сделать ГЧП для аэропортов только с государственной поддержкой. В других странах были, например, использованы модели, в которых более крупные коммерческие аэропорты объединяли с небольшими. Так что можно рассматривать разные варианты.

Квалифицированные частные операторы более эффективны в управлении и развитии аэропортов чем государство

Самое важное, что надо помнить, это то что квалифицированные частные операторы более эффективны в управлении и развитии аэропортов чем государство. Мы надеемся, что совместно с правительством мы сможем выработать оптимальную стратегию того, как могут развиваться украинские аэропорты.

**С полгода назад Кабмин одобрил предложение рекомендовать передать в будущем в концессию аэропорты Борисполь, Львов. Но в оба эти предприятия были вложены значительные государственные средства, и сейчас они показывают достаточно хорошие результаты. Стоит ли в такой ситуации отдавать «курицу, которая несет золотые яйца»?**

Я бы хотел предложить посмотреть на этот вопрос, с другой стороны. Это действительно «хорошая курица», но международный опыт доказывает, что такие инфраструктурные проекты требуют более значительных капиталовложений. И что тогда лучше – чтобы госбюджет направил средства на капинвестиции или привлечь долгосрочный кредит из других источников?

Второй вопрос – это менеджмент. Мне самому очень нравится Борисполь – это достаточно удобный аэропорт. Но есть вещи,

которые можно улучшить, и, если привлечь частного инвестора, то, думаю, можно выйти на качественно другой уровень.

Я бы рекомендовал начать с корпоратизации этого аэропорта, чтобы с юридической и коммерческой точки зрения Борисполь меньше зависел от госбюджета. Нужно дать больше операционной автономии. Есть ряд нюансов, которые смогут сделать Борисполь более эффективным.

И на следующем этапе можно посмотреть, как привлечь частного инвестора.

И государство не проиграет – более эффективная операционная деятельность будет означать рост пассажиропотока, рост оборота, а значит и больше налоговых отчислений. Есть вещи, которые можно улучшить, и это принесет больше средств украинскому государству.

**Кто тот частник, которому могли бы передать в концессию аэропорт – это украинский бизнес или, может, малазийская крупная компания, которая оперирует несколькими аэропортами в Азии ([Malaysia Airports Holdings Berhad](#). – ЦТС)?**

Есть много и азиатских, и европейских, и американских фирм, которые очень сильно были бы заинтересованы.

Как вы сказали, на рынке уже понятно, что есть желающие. Если структурировать проект правильно, то их еще больше появится.

Многие азиатские, европейские и американские фирмы очень сильно были бы заинтересованы взять в концессию Борисполь

**Если вернуться к морским портам, планируете ли в ближайшей перспективе инвестировать в проекты, подобные MV Cargo, в других портах? Такие проекты будут связаны только с зерновой логистикой?**

Кроме MV Cargo, мы несколько лет назад проинвестировали еще один портовой проект – НРС Odessa.

Если говорить о будущих инвестициях, то сейчас очевиден акцент именно на агро-логистике. Но это не означает, что мы не рассматриваем другие варианты. И мы хотим, чтобы они были связаны не просто с сырьем, а с добавленной стоимостью.

Хотим, чтобы инвестиции в будущие проекты были связаны не просто с сырьем, а с добавленной стоимостью

**Есть мнение, что в Украине уже наметился профицит мощностей по перевалке зерновых. Разделяют ли аналитики IFC эту точку зрения? Стоит дальше вкладываться в такую инфраструктуру?**

Давайте посмотрим на этот вопрос шире. Я бы хотел отметить такие важные моменты, как нехватка вагонов, есть проблемы с железнодорожной инфраструктурой, то есть в агро-логистике остается довольно много узких мест, так называемых «бутылочных горлышек». Если говорить о портах, то конечно, есть необходимость продолжать инвестировать и модернизировать. И именно поэтому мы и работаем над проектами ГЧП в портах.

Хочу добавить, что есть крупные игроки, такие как Hutchison Ports, DP World, которые заинтересованы в украинском рынке. Это хороший признак, что Украина является кандидатом для крупных инфраструктурных проектов.

**Вы упомянули о «бутылочных горлышках» ж/д инфраструктуры. В этом направлении IFC не планирует привлекать средства?**

Есть некоторые идеи. Есть разговоры с «Укрзалізницею» и частными игроками, с производителями вагонов и лизинговыми компаниями, которые могут помочь в этой отрасли. Да, мы рассматриваем это направление, но пока рано говорить конкретнее.

Крупные игроки, такие как Hutchison Ports, DP World, заинтересованы в украинском рынке

**ЕБРР в Украине занял очень активную позицию по кредитованию проектов в сфере транспорта. Чувствуете ли вы конкуренцию с их**

**стороны? Как в целом у вас складываются отношения?**

И мы, и мы ЕБРР – банки развития. Мы работаем вместе, и наша долгосрочная цель – поддержать развитие и помочь привести в Украину больше коммерческих инвесторов. У нас с ЕБРР много совместных проектов в Украине. В частности в инфраструктуре – мы вместе работаем над проектами ГЧП в портах «Ольвия» и Херсон, также MV Cargo, где мы проинвестировали вместе.

Кроме ЕБРР, мы также активно работаем и другими банками развития – FMO, DEG.

У Украины огромный потенциал и также огромные инвестиционные нужды, и только все вместе мы сможем сделать значимый вклад в развитие.

**В чем принципиальная разница между МФК и Всемирным Банком в плане кредитования проектов?**

IFC – сестринская организация Всемирного Банка. Всемирный Банк дает кредиты и предоставляет консультации государству, а IFC сфокусирована на частном секторе. Мы даем кредиты частным компаниям, консультируем их. Мы можем консультировать государство, но только с целью привлечения частного финансирования. Работая с муниципалитетами, например, с Киевом, мы работаем на коммерческом уровне – без государственных гарантий.

**Как вообще стать клиентом IFC? Что для этого нужно?**

Самым главным для нас является собственник и те, кто будут реализовывать проект. Нас интересует репутация собственника, его опыт, видение развития бизнеса, среднесрочная и долгосрочная стратегия. И, если мы говорим об инфраструктуре, то конечно, должен быть опыт реализации подобных проектов.

**Какая должна быть минимальная сумма инвестиций, чтобы проект вас заинтересовал?**

Обычно это зависит от сектора. Если мы обсуждаем

инфраструктуру (порт, аэропорт), тогда чаще всего минимальная стоимость – 20 млн долларов. Если это логистика, сумма может быть чуть меньше.

Если мы обсуждаем инфраструктуру, тогда чаще всего минимальная стоимость – 20 млн долларов

IFC не финансирует проект на 100%. Наша роль – не только дать деньги из своих средств, а и привлечь средства из других частных источников. А, чтобы они были заинтересованы инвестировать, проект должен быть достаточно масштабным.

**В перспективе ближайших лет какие инфраструктурные проекты будут в приоритете для кредитования в Украине – в каких сферах?**

Исторически сельское хозяйство было в приоритете в Украине. Думаю, эта традиция сохранится – мы и дальше будем работать в этом секторе. Сюда включается логистика и производство продукции с добавленной стоимостью.

Будем развивать работу с муниципалитетами. Мы хотим запустить в Украине нашу программу «устойчивые города». IFC определила уже некоторые проекты в городах и областях и, думаю, здесь есть большой потенциал.

Еще хочу сказать о финансовом секторе. Важной для страны остается приватизация. Это еще один путь, как стране привлечь хороших стратегических инвесторов. Сейчас мы работаем с «Укргазбанком», чтобы в дальнейшем содействовать в проведении его приватизации и стимулировать заинтересованность частного сектора госбанками Украины.

**Если заглянуть в будущее, то какой результат работы в Украине вы будете для себя считать успешным? Какие цели ставите перед собой?**

Хороший вопрос (смеется. – ЦТС). Каждый хочет оставить хорошее наследие после окончания своего контракта. Я вижу для себя это

в следующем – это, повторюсь, приватизация «Укргазбанка» и в целом развитие финансового сектора. Это не одна сделка, а качественная платформа по развитию городской инфраструктуры. Это развитие солнечной энергетики и в целом зеленой экономики в Украине, поддержка инноваций в разных секторах.

И это проекты государственно-частного партнерства, которые мы начали – чтобы они были реализованы и привлекли качественных партнеров для Украины как в портовой отрасли, так и в целом в инфраструктуре.

Владислав Решетняк

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

---

## **Андрей Муравский: Мало строили, много ремонтировали: как прошел год для судостроителей**

**Украина постепенно теряет позиции в судостроении. В последние годы мы спускали на воду лишь по несколько единиц флота. Судостроители становятся судоремонтниками. Так произошло и в этом году.**

В 2017 году флот строил «**Нибулон**»: он спустил на воду три буксира проекта 121М, дноуглубительное судно, несамоходный перегружатель и три несамоходных судна, которые способны перевозить по 2000 тонн зерна. Компания продолжает

реконструировать судостроительный завод. В ноябре ввели в эксплуатацию сборно-секционный цех, который ежегодно будет производить около 4 тыс. тонн металлоконструкций. В этом году «Нибулон» планирует начать строительство многоцелевых буксиров мощностью 3500 лошадиных сил.

Осенью новейший композитный плавучий док грузоподъемностью более 7 тыс. тонн отправил кипрскому заказчику **Херсонский государственный завод «Паллада»**, входящий в госконцерн «Укроборонпром». В этой нише Украина остается довольно конкурентноспособной, взяв темп один док в год. «В мире строится много доков из металла. Возможно, мы даже единственные, кто строит из железобетона. Это занимает больше времени, ведь заготовленным секциям нужно время, чтобы окончательно затвердеть. Но металлические доки не такие долговечные, и время от времени их нужно самих ставить в док на осмотр. Железобетонным докам это не нужно, так что обслуживание становится дешевле», – объяснял в [интервью](#) «Портам Украины» директор госпредприятия Валерий Маломан.

«Херсонская верфь» и «Николаевская верфь», которые входят в **Smart Maritime Group**, за прошлый год отремонтировали более 70 судов. В январе заказчикам передали еще пять отремонтированных судов, основные судоремонтные работы на которых были завершены в конце прошлого года. Но если в 2016 году объем производства составил 395 млн грн., то в 17-м – только 317 млн грн.

В холдинге жалуются на то, что война на Донбассе отпугнула иностранных заказчиков, они боятся закладывать здесь суда. Да и ремонт заказывают теперь в основном украинские судовладельцы. Как правило – это корпусные работы (замена обшивки и т.д.). Осенью, к примеру, Херсонская верфь приступила к корпусным работам сразу на нескольких украинских сухогрузах и баржах. Такие работы считаются не очень прибыльными.

Так что судоремонтники радуются «более интересным» заказам. Таким, как, скажем, модернизация Donmaster Spirit, стоимость которой составила около \$1 млн. Сухогруз удлинили до 119 метров, увеличив дедвейт с 3850 тонн до 4900 тонн. Для изготовления 23-х метровой вставки херсонским судоремонтникам понадобилось около 400 тонн высокопрочной судостроительной стали. На это судно корабелы сделали люковое оборудование системы Мак-Грегор. Они говорят, что наладка таких люковых систем – трудоемкая. Но хотя суда с системой такого типа ремонтируются в Украине не часто, на херсонской верфи уже освоили их хорошо.

Одним из крупных заказов Николаевской верфи стал комплексный ремонт земснаряда «ЛС-42» Мариупольского меткомбината им. Ильича («Метинвест»). Это и изготовление новых узлов (понтон, рубки, надстройки, пешеходного мостика), и насыщение необходимым оборудованием...

В прошлом году SMG инвестировал 30 млн грн. в расширение производственных мощностей и модернизацию основных фондов херсонской верфи: строительство нового цеха для изготовления офшорных металлоконструкций, обновление кранового оборудования, линии металлообработки и т.д. «Наши возможности вновь становятся интересны иностранным заказчикам, которые постепенно преодолевают страх перед нестабильностью в Украине. И мы должны быть готовы к выполнению контрактов любой сложности на самом высоком технологическом уровне», – подчеркивает гендиректор SMG Василий Федин.

### **Не взлетим так поплаваем**

**Килийский судоремонтно-судостроительный завод** в течение года ремонтировал флот Украинского Дунайского пароходства. А прошлой весной спустил на воду модернизированную баржу. На заводе соединили два корпуса лихтеров и добавили вставку длиной 4,5 метра. Грузоподъемность судна увеличилась до 2100 тонн. Оно может конкурировать с аналогичными баржами типа «Европа-II», рыночная стоимость которой составляет 800 тыс.

евро, тогда как строительство одного плавсредства на собственном заводе составляет \$200 тыс., [отмечали](#) в УДП.

**Азовский судоремонтный завод** продолжает работать «в условиях неопределенности»: летом 2016 года истек срок аренды имущественного комплекса у Мариупольской инвестиционной группы, а Фонд госимущества не определил новую форму хозяйствования. Да и механизма возврата госимущества из аренды, как оказалось, нет. Пока только проведена инвентаризация. Все это вынудило предприятие перейти на работу без предоплаты. Тем не менее, как сообщил директор АСРЗ Олег Турский, в 2017 году завод на 50% увеличил объемы выпуска товарной продукции. «Мы увеличили объем товарной продукции на 50% в целом по предприятию, по судоремонту – в 1,4 раза, по машиностроению – в 2,3 раза», – отметил он.

**Ильичевский судоремонтный завод** в 2017 году отремонтировал около 100 судов, как и годом ранее. Тем не менее, 2017-й на предприятии считают знаковым – благодаря таким имиджевым проектам, как ремонт фрегата «Гетман Сагайдачный» и модернизация сухогруза Greendale. Во время модернизации были демонтированы четыре судовых крана и установлено два новых крана высокой грузоподъемности. «Для нас это была абсолютно новая работа. Как правило, подобного рода модернизацию выполняют в сухих доках, где корпус судна четко выставляется. У нас же плавучий док, что влияет на положение судна. Установка новых кранов в таких условиях требовала особой четкости», – [объяснял](#) заместитель председателя правления ЧАО «ИСРЗ» Евгений Желтиков.

За заказы иностранных судовладельцев украинским судостроителям приходится бороться. В первую очередь – с турками, которые в этой сфере весьма конкурентноспособны. «Черное море отдалено от основных маршрутов Средиземного моря, поэтому некоторые судовладельцы требуют найти груз для судна, чтобы оно не шло порожняком, другие хотят выиграть во времени или в деньгах. Это очень непросто, но приходится договариваться», – говорит, в частности, Желтиков.

## Все еще надеюсь

В течение прошлого года Херсонский судостроительный завод SMG активно строил нефтемусоросборщик Sea Ant для Южненскому филиалу Администрации морских портов Украины. Тендер выиграли благодаря более низкой, чем у иностранных компаний, цене. Но уже следующий тендер АМПУ выиграть украинцам стало сложнее. «Если в 2016 году оплата за заказ производилась поэтапно, то в 2017-м АМПУ изменила условия: оплата уже по окончании строительства. Украинские производители должны взять в банке кредит равный стоимости заказа, а это 20-23 млн евро. Мы обошли все украинские банки, но больше 5 млн евро кредита они дать не могут (из-за ситуации в стране и регуляторной политики Нацбанка Украины)», – уверяет Василий Федин.

Тем не менее, в отрасли все еще надеются хотя бы на некоторое оживление судостроения. При условии, если этому как-то поспособствует и государство. Например, создав специализированное учреждение, которое будет финансировать важные отраслевые проекты, которые дадут положительный эффект для экономики страны.

Помочь отрасли могло бы создание Экспортно-кредитного агентства, которое уже отрегулировано законодательно. Однако, как отмечает президент «Укрсудпрома» Виктор Лисицкий, его работа уже год «блокируется некоторыми чиновничьими силами».

В отраслевой ассоциации также ожидают от чиновников утверждения Морской доктрины Украины на период до 2035 года. Сейчас она проходит Министерстве юстиции, которое должно сделать правовую экспертизу, после чего ее направят в Кабмин. Доктрина должна создать современную систему регулирования морской индустрии и судостроения.

Килийские судостроители [просят](#) на законодательном уровне закрепить для судостроителей налоговые каникулы, внести соответствующие изменения в законодательство о судостроении.

## [Николай Засядько. Компактный рост: Как работает крупнейший судоремонтный завод Украины](#)

*Несколько лет назад ИСРЗ, крупнейший судоремонтный завод Украины, находился на грани существования. Сейчас предприятие наращивает объемы работы и осваивает новые направления. Чтобы узнать о секрете выживания ИСРЗ, мы посетили завод в Малодолинском, близ Черноморска.*

В начале 19 века немецкие поселенцы основали на берегах Сухого лимана два поселения с очень яркими названиями – Гросслибенталь и Кляйнлибенталь (в переводе – Большая и Малая Долина любви). Прошли столетия, сменились названия, уехали потомки немецких поселенцев, а судьба двух сел со схожим названием кардинально изменилась. Гросслибенталь стало Великодолинским и теперь славится своим вином, которое выпускается под маркой «Гросслибенталь». А Кляйнлибенталь, оно же Малодолинское, известно благодаря бренду ИСРЗ, поскольку именно здесь находится Ильичевский судоремонтный завод – крупнейшее судоремонтное предприятие Украины.

Перед входом на территорию завода посетители могут зайти в уютную столовую, где можно вкусно и недорого перекусить. Особым спросом пользуются пирожки. Их аромат распространяется на всю столовую – неудивительно, что к обеду их попросту разметают. «К нам едут пообедать и с города, и с близлежащих

сел», – хвастается повариха. На самой проходной нас встречают председатель правления ЧАО «ИСПЗ» Михаил Дудников и пресс-секретарь предприятия Тина Шишканова. Вместе с ними идем осматривать производственные мощности завода.

## Преодоление разрухи

После уютной столовой и проходной мы попадаем на территорию самого завода. Недалеко от входа нас встречают миньоны. Огромные фигуры мультяшных героев нарисованы на ресиверах высокого давления компрессорной станции. «Это не просто арт-объект и появился он не случайно. Можно сказать, что эти миньоны – яркий «симптом» выздоровления завода», – поясняет Михаил Дудников.

Дело в том, что пять лет назад ИСПЗ находился в довольно плачевном состоянии. «Неухоженная территория, низкая дисциплина, нуждающиеся в ремонте причалы, негативный информационный шлейф после случившейся на заводе аварии с затоплением дока вместе с судном, и, как результат, почти полное отсутствие заказов. Преодоление разрухи мы начали с элементарной уборки, наведения порядка с трудовой дисциплиной, ремонта основных средств производства. Параллельно топ-менеджеры активно занимались маркетинговыми вопросами. Постепенно ситуацию удалось стабилизировать, заказчики оценили наши усилия и качество нашей работы. Сегодня есть стабильная загрузка завода и, как видите, мы уже можем позволить себе такие вещи, как арт-проекты», – вспоминает руководитель ИСПЗ.

– Вы уже бывали на судоремонтном заводе? – спрашивает Михаил Дудников.

– Доводилось, на Азовском и Килийском.

– У нас все работает по схожему принципу. Вопрос только в масштабах. Многие судоремонтные заводы Украины имеют только

один плавучий док, либо вовсе работают без него. У нас же их три. Доки регулярно ремонтируются и способны работать круглый год.

Сразу за миньонами с доковой набережной виднеются три плавучих дока. Два дока – № 152 и № 154 – могут принимать большие суда длиной до 225 метров. Справа от доков-великанов скромно стоит третий док, он предназначен для ремонта меньших судов – длиной до 90,9 метров. Подходим к одному из доков. На нем стоит 189-метровый сухогруз Rubyred. «Это наши постоянные клиенты. Rubyred приходит к нам на плановый ремонт уже не в первый раз», – рассказывает Михаил Дудников.

Помимо доков, ремонт судов происходит на 12 причалах. Их общая протяженность составляет 2,6 километра. Такие масштабы позволяют ремонтировать одновременно несколько десятков судов. «Сейчас у нас в ремонте находится 24 судна. Бывает и больше. Все зависит от сложности работы и степени повреждения судна», – поясняет руководитель ИСРЗ.

## **Драгоценный персонал**

У Михаила Дудникова звонит телефон, он вынужден бежать в офис, а эстафету гида передает своему заместителю Евгению Желтикову, который отвечает за производственную часть.

– А сколько судов вы ремонтируете за год? – спрашиваю у нового гида.

– В 2013 году мы отремонтировали 26 судов, в 2014 году – около 50, в 2015 году – порядка 75, 2016-й год мы закончили с итогом 100 судов, 2017-й завершили с таким же показателем.

После таких цифр возникает закономерный вопрос «Как же заводу удалось выбраться из бурьянов и разрухи?». По утверждению Евгения Желтикова, все довольно просто – благодаря переговорам с заказчиками, своевременному и качественному ремонту, который был бы невозможен без квалифицированного персонала.

«Начиная с 2012 года мы потратили много сил и времени, чтобы убедить наших клиентов в том, что завод работает, а в Украине война идет только на небольшой части территории и от Черноморска она далеко. Если в Украине нам нет конкурентов, то в Черноморском регионе нашими соперниками являются судоремонтные заводы Турции. Чтобы завоевать клиента, нам приходится идти на определенные уступки и привлекать его выгодным предложением. Черное море отдалено от основных маршрутов Средиземного моря, поэтому некоторые судовладельцы требуют найти груз для судна, чтобы оно не шло порожняком, другие хотят выиграть во времени или в деньгах. Это очень непросто, но мы работаем в сфере услуг и поэтому приходится договариваться. Думаю, нам это удастся и цифры это подтверждают», – рассказывает Евгений Желтиков.

Каким бы настойчивыми не были переговоры, их реализация не была бы возможна без квалифицированного персонала. С этим ИСРЗ, как и другие судоремонтные заводы Украины, испытывает трудности. «Беда отрасли заключается в том, что в 1990-х годах была нарушена преемственность. Молодые специалисты, которых тогда выпускали вузы, шли торговать на рынок, а опытные уезжали в другие государства – страны Балтии, Польшу, Россию. Стоящих специалистов осталось не так много», – сетует главный производственник ИСРЗ.

Проблему с персоналом предприятие решает несколькими путями. Наиболее очевидный – это конкурентная зарплата. «Одной зарплатой людей на завод не заманишь. Поэтому мы часто берем людей с улицы, обучаем их. Каждый день к нам на работу приходит по 5-7 человек, мы их принимаем, но не многие остаются, когда понимают, что здесь нужно работать. Скажем, из 10 человек, через время останется 4, еще через время из этих четырех останется только 2, но это будут проверенные кадры. К примеру, нам удалось сформировать слаженную команду маляров из 40 человек. Ее мы создавали по такому принципу», – делится пережитым опытом Евгений Желтиков.

Сейчас в штате ИСРЗ работает 770 человек. Помимо них, предприятие привлекает работников на договорной основе. В среднем, эта цифра колеблется в пределах 1000 – 1200 человек. Но если заказов очень много, то количество договорников может увеличиться до 3000 человек.

## Судоремонт с изюминкой

После осмотра доков и причалов идем в кабинет к Евгению Желтикову. Первое, что бросается в глаза – это электрогитара.

– Часто играете?

– В основном, в обеденное время. Либо после окончания рабочего дня. Дома, к сожалению, не остается времени и сил на гитару.

При рассказе о гитаре у Евгения Желтикова загораются глаза. Кажется, что вот-вот он заиграет. Но работа берет верх, и мы продолжаем разговор о судоремонте.

Основными клиентами завода являются преимущественно европейские компании – из Греции, Нидерландов, Германии, Литвы. «Украинский рынок мы тоже не оставляем. Сегодня самые серьезные компании Украины ремонтируются у нас. Это «Трансшип», «Каалбай Шиппинг» и другие», – рассказывает топ-менеджер ИСРЗ.

2017-й, утверждает Евгений Желтиков, оказался для предприятия знаковым годом. Все благодаря нескольким имиджевым проектам: ремонт фрегата «Гетман Сагайдачный», ремонт голландского скотовоза Phoenix III и модернизация сухогруза Greendale.

Особо сложной, вспоминает Евгений Желтиков, была модернизация теплохода Greendale, во время которой работники завода демонтировали четыре судовых крана и установили на судно два новых крана высокой грузоподъемности фирмы Liebherr.

«Для нас это была абсолютно новая работа. Как правило, подобного рода модернизацию выполняют в сухих доках, где корпус судна четко выставляется. У нас же плавучий док, что влияет на положение судна. Установка новых кранов в таких условиях требовала особой четкости», – рассказывает топ-менеджер ИСРЗ. Помимо кранов, на Greendale были заменены крышки люков, а корпус судна и трюма судна были очищены и покрашены. В целом, ремонт и модернизация сухогруза продолжались около трех месяцев и были успешно завершены с полным выполнением поставленных задач.

## **Производство контейнеров**

Помимо судоремонта, деятельность ИСРЗ покрывает еще одну область – строительство контейнеров. Производство контейнеров находится на другой площадке, в паре километров от основной базы завода. Это направление курирует заместитель председателя правления ЧАО «ИСРЗ» Галина Главчева.

Контейнерное производство существует на ИСРЗ с 1976 года. Его налаживали подрядчики из Германии, Италии. Плановая мощность завода – 5 тыс. TEU. Уже в первые годы объемы выпуска продукции достигли 6 тыс. TEU.

«Загрузка контейнерного производства зависит от экономического положения в стране. Как только экономика Украины начинает оживать, количество заказов сразу растет. Сейчас мы активно работаем, но все же еще недозагружены и готовы к новому сотрудничеству. Свободное время используем с пользой – «играемся» с новыми форматами и размерами контейнеров», – рассказывает Галина Главчева.

В основном, на ИСРЗ изготавливаются 20- и 40-футовые контейнеры. Но ассортимент продукции не ограничивается этими

размерами. «Мы пробуем другие размеры контейнеров. Например, «Нибулон» заказывал у нас очень много 30-футовых контейнеров длиной 9 метров, которые используются в самых различных целях (помещения охраны, склады, туалеты, душевые)».

– А сколько длится производство контейнера?

– Создание чертежей может длиться до полутора месяцев. Только после этого начинается само производство, которое занимает до трех недель. Вначале на прессах и штампах происходит заготовка деталей для будущего контейнера. Затем все детали проходят дробеструйную очистку, после чего начинается поузловая сборка. Собираются стенки, двери, рама днища контейнера. На специальных стендах происходит сборка этих узлов в сам контейнер. Потом контейнер обваривается по всему периметру, – рассказывает Галина Главчева об основных этапах производства.

На этом производственный процесс не заканчивается. После обварки контейнер помещают в камеру просвета, оснащенную многочисленными люминесцентными лампами. Там контейнер проверяется на наличие отверстий в сварочных швах. Если таковых не обнаружено, тогда контейнер направляется на дробеструйную очистку, затем грунтуется и красится в два слоя краски. После покраски на контейнер наносится маркировка и устанавливаются другие детали, в зависимости от комплектации.

За последние годы клиентская база ИСРЗ претерпела изменения. Раньше заказы размещали клиенты из Украины, Молдовы, Литвы, Австрии, России. Теперь же на ИСРЗ, в основном, обращаются клиенты из Украины и Молдовы. Также к контейнерам ИСРЗ присматриваются компании из Польши. «Какие именно, я не буду пока называть. Когда мы достигнем соглашений, мы обязательно это озвучим», – говорит заместитель председателя правления предприятия.

Сейчас предприятие подстраивается под потребности рынка. Большинство клиентов размещают заказы на контейнеры для сыпучих грузов. «Рынок сейчас просит контейнеры для сыпучих.

Все хотят контейнеры с нижней или боковой выгрузкой. У многих клиентов индивидуальные требования, но всем нужны контейнеры именно для сыпучих грузов», – рассказывает Галина Главчева.

Отметим, что это направление на ИСРЗ освоили еще в советские времена. Тогда на заводе изготавливались контейнеры типа open top. Это были контейнеры без крыши, как правило, ее заменял тент. Загрузка такого контейнера происходила через верх, а выгрузка – через двери. Сейчас этот тип контейнеров ушел в прошлое.

«Этой весной мы делали для «Укрзализныци» контейнеры для сыпучих грузов. На крыше у них были установлены два загрузочных люка, один разгрузочный люк в торце. Также контейнер имеет распашные ворота для перевозки генеральных грузов. Такой тип контейнера очень удобен, он всепогодный. В пик экспортной кампании его можно использовать для перевозки зерна, в другое время – для перевозки пакетированных грузов. Для других заказчиков мы делали контейнеры-бункеры, которые строятся по аналогии с вагонами хопперами», – поясняет заместитель председателя правления завода.

В конце сентября на ИСРЗ изготовили [новый тип контейнера](#) с выгрузкой через днище. Рама днища состоит из наклонных жалюзи. Открывание-закрывание жалюзи происходит при помощи поворотно-рычажного механизма. Грузоподъемность такого контейнера достигает 28 тонн (в зависимости от удельного веса зерна), а объем – 35 куб. метров. «Мы надеемся, что за такими контейнерами будущее», – подытоживает Галина Главчева.

## Эффективное будущее

Мы вновь возвращаемся к руководителю ИСРЗ Михаилу Дудникову. Завершающей темой нашего разговора стало будущее завода. На вопрос, каким он видит ИСРЗ через 5-10 лет, Михаил Дудников отвечает кратко: «Компактным и эффективным». А затем добавляет: «Нам необходимо отойти от гигантомании. Завод был построен под нужды Черноморского морского пароходства, у

которого было почти три сотни судов. Сегодня парходства нет, но есть очень большой завод. Вы видели, какую площадь мы занимаем, а все это необходимо охранять, отапливать, содержать. Это крайне неэффективно. Для роста нам необходима компактность, чего мы сейчас добиваемся, концентрируя ключевые цеха на меньших пространствах с лучшими условиями. Также упор на энергоэффективность и, главное – модернизация средств производства. Мы стараемся обновлять собственное оборудование или арендовать необходимое нам у ведущих машиностроительных компаний».

– Неужели без компактности дальше никак?

– К сожалению, да. Конкуренция на рынке судостроения в нашем регионе ужесточается с каждым годом. Только за последние 20 лет в Турции перед входом в Босфор (в Тузле и Ялове) выросло 150 судоремонтных заводов. Все они расположены в Мраморном море, гораздо ближе к основным судоходным путям. Поэтому нам нужно очень постараться, чтобы убедить судовладельца зайти к нам и сделать дополнительный крюк.

– И как убеждаете?

– Аргументы простые – высокое качество работ, четкое соблюдение сроков, адекватная цена и личное обаяние. К слову, в Турции есть государственная программа поддержки судоремонтной отрасли; кредитная ставка составляет 0,1%, а не 20%, как у нас; максимальная рассрочка для клиентов у них – 300 суток, наше законодательство позволяет только 180, и так далее. Мы должны очень понравиться заказчикам, чтобы конкурировать с такими условиями, и мы стараемся делать свою работу на 6 баллов из 5 – иначе судовладельцы предпочтут иностранные верфи.

---

# Эра гигантов: Когда судоходные компании обзаведутся контейнеровозами на 50000 TEU

С каждым годом контейнеровозы становятся все больше. Их максимальная вместимость уже приблизилась к 22000 TEU. Но что будет, если этот показатель увеличится до 50000 TEU? Что нужно изменить, чтобы такие суда стали на линию и как это повлияет на судоходную отрасль. Об этих и других вопросах размышляет британский аналитик судоходства Том Беббингтон

Недавно консалтинговая группа McKinsey опубликовала увлекательную статью о том, как могли бы выглядеть морские контейнерные перевозки через 50 лет. Они, возможно, и правы, допуская появление в будущем контейнеровозов вместимостью 50000 TEU. Но я думаю, что это произойдет намного раньше 2067 года.

С технической и судостроительной точки зрения нет лимитов для размеров контейнеровозов. В настоящее время океаны бороздят контейнеровозы вместимостью около 22000 TEU. Еще 10 или 15 лет назад это было немыслимо. Я не говорю, что мы можем ожидать удвоения размера судов в пределах того же временного периода, но это определенно наступит.

Сейчас суда строятся, в основном, с учетом размеров терминальной инфраструктуры и ограничений осадки. Но что нужно сделать, чтобы увеличить их вместимость с 22000 TEU до 50000 TEU? Например, вы можете увеличить длину судна, его ширину, либо вы можете увеличить осадку, выйдя за установленное

ограничение в 16-17 м или, проявив немного изобретательности, вы можете загружать контейнеры на палубу до 20 рядов в высоту вместо 10-12.

### **Трудности удлинения**

Судоходные компании, занимающиеся контейнерными перевозками, всегда неохотно увеличивают длину судна, потому что в этом случае возрастает плата за швартовку с каждым новыми 100 м. Об этом можно судить по тому факту, что все мегасуда не были длиннее 399,99 м, несмотря на увеличение вместимости. Если судовладельцы нарушат лимит в 400 м, то вполне логично, что они будут двигаться к длине 450 м. Это позволит создать достаточные дополнительные мощности для компенсации увеличения платы за швартовку. Так почему же это невозможно сейчас?

Если вы просто увеличите длину судна, то вы создадите условия для крена судна, чему особенно подвержены суда типа Rapamax. Соотношение ширины и длины у них составляет приблизительно 1:9. Так почему бы не сделать суда шире и длиннее, чтобы избежать этой проблемы? Именно здесь вступает в действие инфраструктура терминала. Самые современные козловые краны, которые работают сейчас в портах, могут грузить контейнеры в 23/24 ряда по всему судну. Если вы увеличите этот предел, вам либо придется дозагружать судно в другом порту дополнительными рядами, либо придется частично разворачивать судно для его полной загрузки. Оба варианта являются дорогостоящими, трудоемкими и непрактичными, если вам придется прибегать к ним в каждом порту. Вы не можете просто увеличить размер кранов, потому что они, в конечном счете, не справятся с их собственным весом. Нужно что-то новое.

Давайте взглянем на оманский порт Салала. Они используют систему вакуумной швартовки уже несколько лет. Судно причаливает, вакуумная система выдвигается вперед от причала и присасывается к судну. Больше нет никаких опасных операций в начале швартовки. Система также может передвигаться вверх и вниз по мере того, как судно становится легче или тяжелее,

либо, когда наступает прилив или отлив.

Возможно, это может быть решением проблемы козлового крана. Если бы кран был оснащен одной выдвигающейся стрелой, которая растягивалась бы на всю длину судна, тогда бы его вертикальную опору можно было опустить на другую сторону судна. А если бы судно было оборудовано подобной вакуумной системой, тогда бы кран мог прижаться к корпусу судна. Поскольку кран будет использовать ту же технологию регулировки, что и вакуумная система швартовки, он сможет оставаться заблокированным во время выполнения грузовых операций. Такое решение избавит козловой кран от необходимости полной поддержки собственного веса и веса контейнеров во время грузовых операций.

Я с уверенностью могу предположить, что на этом этапе крановые операции будут полностью автоматизированы. Поэтому размер осадки судна не вызовет тех проблем, с которыми мы сталкиваемся сегодня, потому что оператор крана находится все дальше и дальше от места разгрузки или погрузки контейнеров. Эта автоматизация должна значительно ускорить крановые операции.)

### **Увеличение осадки**

Допустим, вы увеличиваете осадку судна. На последнем поколении мегасудов контейнеры можно грузить под палубой в 11-12 ярусов. Вы можете расширить это пространство, но затем вы столкнетесь с проблемами, которые обнаружились, когда компания Nedlloyd в 1990-х годах построила суда с люками. Больше не было необходимости в планировщике укладки, которые устанавливали ограничения по весу для стеллажей. Теперь ограничивающим фактором стал вес, который мог выдержать контейнер, находящийся в самом низу.

На бумаге концепция была блестящей. Но реальность оказалась другой. Ячеечные направляющие, которые видны над корпусом, были очень подвержены повреждениям во время грузовых операций. По мере старения судов эти проблемы только обострялись.

Сегодня эта концепция практически заброшена.

Осадка также вступает в игру, если взглянуть на терминалы и, что еще важнее, на Суэцкий канал и Малаккский пролив. Возможно ли построить настолько большие суда, чтобы они смогли пройти сквозь эти две важные судоходные артерии?

Пожалуй, для вдохновения стоит взглянуть на нефтяную промышленность. Самые крупные танкеры класса ULCC имеют осадку более 20 м. Они не могут проходить Суэцкий канал и не могут швартоваться на традиционном терминале. Для их обслуживания необходимо задействовать рейдовую перевалку.

### **Плавающие терминалы**

Нефтяные танкеры направляются в пункт назначения, но разгружают свой груз в трубопровод, который может находиться в море в нескольких милях от причала. Они редко заходят в реальный терминал. Возникает вопрос – можно ли что-то подобное проверить и с контейнерными терминалами?

Давайте взглянем на порт Шанхай, как на частичный прообраз будущего. Китайцы построили глубоководный терминал в нескольких милях от побережья, привязав его к ряду природных островов и намыв в море дополнительную территорию. Но что, если мы забудем о том, что у терминала есть фиксированное местонахождение?

Давайте вернемся к нефтяной промышленности. Глубоководные нефтяные вышки физически не связаны с морским дном. Они удерживаются на месте с помощью динамического позиционирования GPS, и для этого не требуется никакого человеческого вмешательства. У нас есть большой опыт в отвоевании территории у моря, так почему бы не задействовать эти знания в создании плавающих оффшорных контейнерных терминалов?

Для начала они могут быть модульными. Это необходимо, чтобы идти в ногу со спросом и можно было бы добавлять дополнительные модули в случае роста контейнерооборота.

Очевидно, что технологию развертывания модулей еще нужно разработать, но нет ничего сложного в том, чтобы заинтересовать инженеров сделать это.

### **Автоматизация судов**

Здесь вступает в игру есть еще один фактор. Я не могу предсказать, как технология будет развиваться в ближайшие пятьдесят лет. Существует очень большая вероятность того, что всего через несколько лет беспилотные суда будут бороздить моря. Сразу же появляется возможность для новых мощностей, потому что вы можете устранить надстройку, в которой размещается экипаж и мостик.

С машинным отделением ситуация обстоит немного сложнее. Давайте предположим, что конструкция двигателя уйдет далеко от современных топливных судов. Вполне возможно, что суда смогут работать на возобновляемых источниках энергии, а техническое обслуживание смогут выполнять бортовые роботы.

### **Ограниченные возможности**

Учитывая возможности действующей терминальной инфраструктуры, суда можно будет сделать длиннее в случае, если терминалы не захотят инвестировать в приобретение более крупных кранов. Для меня этот вариант является нежизнеспособным, но взглянем на текущую ситуацию.

В настоящее время ограничениями для судов являются охват и высота кранов, а также осадка терминалов. Вышеуказанный профиль соответствует сегодняшним судам вместимостью от 18000 до 22000 TEU. Более крупные суда могут использоваться на магистральных линиях, меньшие суда – для фидерных перевозок.

Исходя из вышесказанного, первое, что нужно учесть – это удлинение судна до 500 м. Поскольку наше предположение заключается в том, что эти суда будут беспилотными, мы можем

устранить необходимость в пространстве для размещения экипажа. Вместо этого я бы разместил небольшой мостик прямо на носу судна для тех случаев, когда потребуется задействовать ручное управление. Увеличивая длину и устраняя площадь для размещения экипажа, к проекту можно добавить несколько дополнительных отсеков – до восьми или даже девяти. Если мы увеличиваем вместимость под палубой, то мы также сможем добавить дополнительные уровни и над ней.

Здесь мы начинаем сталкиваться с практическими особенностями эксплуатации судна таких размеров. Увеличивая длину судна, я создал огромную проблему крена из-за отношения ширины и длины. Мой единственный реалистичный вариант – это сделать судно шире. Это не только решит проблему крена, но и поможет мне достичь моей цели – вместимость 50000 TEU.

Решив проблему крена, мне теперь приходится решать проблемы на терминале, а именно: охват и высоту крана. Если посмотреть на проект судна, то можно легко видеть, что существующие характеристики кранов не позволяют им обрабатывать грузы в заретушированном секторе (см. рисунок ниже). Конечно, всегда есть возможность повернуть судно во время погрузочных операций, но это требует много времени, стоит дорого и потенциально опасно.

## **Терминальная инфраструктура**

До сих пор мы исследовали только возможные конструктивные и оперативные проблемы, которые возникли бы с судами вместимостью 50000 TEU. Следующей задачей, которую предстоит решить, является терминальный аспект этого теоретического сценария, поскольку действующая терминальная инфраструктура будет неспособна обслуживать такие суда. Вот как выглядит типичная схема терминала сегодня:

Эта схема работала отлично в течение многих лет. За это время суда стали больше, терминалы инвестировали в покупку все

больших кранов. К сожалению, эта тенденция абсолютно нежизнеспособна, если мы расширим размеры судов. Представьте, что вы управляете крупным портовым хабом, и в него заходит одно из таких судов.

Как вы собираетесь управлять им? Во-первых, оно будет использовать огромное количество вашего самого ценного актива – причальной стенки. Во-вторых, было бы нецелесообразно расширять существующие козловые краны, чтобы обработать такое судно, потому что они просто не выдержат свой собственный вес. К тому же, краны необходимо увеличивать в ширине, но в этом случае вы потеряете производительность.

Что же делать? Обработать одну сторону судна, а затем развернуть его? Попытаться договориться, чтобы весь груз для вашего порта уложили с одной стороны судна? Ни одно из этих решений не является практичным, поэтому очевидным следующим шагом будет поиск альтернативных решений.

Я уже озвучивал идею оффшорных «плавающих» терминалов, которые могли бы решить эту проблему, но мне все еще нужно найти способ управления судном. Много лет назад порт Амстердам разработал и построил причал, где судно может разгружаться по обе стороны борта. К сожалению, строители не ожидали роста размеров судов. Когда они увеличились, суда больше не могли вписываться в размеры причала и, в конце концов, терминал закрыли. Размер причала не был единственным ограничивающим фактором этого терминала. Его проектировщики не учли особенности инфраструктуры на суше. В тылу причала были ограниченные возможности для перемещения грузов, поэтому грузоотправители оставались в стороне.

Мое решение предполагает идею терминала как модульной конструкции, а не фиксированной структуры. Теоретически плавучий терминал можно было бы увеличивать или уменьшать по

ширине, в зависимости от размеров судна.

## **Беспилотные мегасуда**

Есть практический смысл в постройке беспилотных мегасудов на 50000 TEU, но я серьезно сомневаюсь в логике этого. Разработка и внедрение такой технологии будет очень затратной. Единственное, чего вы на самом деле достигнете – избавитесь от необходимости содержать экипаж на судне. Но если вы посмотрите на фактическую стоимость экипажа судна и сравните ее со стоимостью беспилотного судна, то обнаружите, что стоимость экипажа ничтожно мала. И чего в результате вы достигли?

Другая сторона беспилотных судов заключается в том, что у них есть запрограммированный план проезда и они контролируются дистанционно. В начале 2000-х годов я, будучи штурманом, ходил на судах, оборудованных автоматической системой управления движением. Наша основная функция заключалась в том, чтобы следить за системой и следить за другими судами.

Вот где я вижу подвох. Любой, кто был в море, расскажет вам о количестве рыболовных судов (иногда размерами с каноэ) и времени, которое вы тратите, чтобы пройти сквозь них. Они не видны на радаре, потому что очень малы. Они не оснащены AIS (автоматическая идентификационная система. – ЦТС) или подобной технологией, и часто первым признаком их обнаружения является едва заметный фонарь или отчаянное махание в вашу сторону. Вы ищете самый большой проход между огнями, проходите через него и скрещиваете пальцы, чтобы не оказаться огнями в рыболовных сетях, довольно распространенных на судоходных путях.

В целом, я не вижу проблемы для беспилотных судов, но я задаюсь вопросом, как вы сможете практически и безопасно выполнять эту работу.

**Мегасуда – путь к мегаальянсам**

Построить суда таких размеров технически возможно. Вопрос заключается в том, будут ли они жизнеспособными в коммерческом плане?

Отрасль быстро меняется. Вполне вероятно, что к середине 2020 года в мире останется всего четыре или пять крупных перевозчиков: Maersk Line, MSC, CMA CGM, COSCO, Hapag Lloyd и, возможно, Evergreen. Evergreen переживает переходный период. Если они поглотят Yang Ming, тогда у них будет шанс остаться в пятерке. Если они этого не сделают, они не выживут в долгосрочной перспективе.

Перевозчики среднего размера не смогут конкурировать с этими суперперевозчиками и будут либо скуплены, либо примут их бизнес-модель и станут нишевыми перевозчиками, либо попросту обанкротятся.

Одна небольшая загвоздка, о которой я не упоминал до сих пор – это логика. Высшее руководство судоходных компаний часто забывает о необходимости, логике или рациональности. Кто-то строит судно большее, чем у конкурентов, взамен те строят еще больше. Так начинается порочный круг.

Хорошим примером является китайская COSCO. У них есть свои взгляды на то, чтобы стать номером один. Нужно ли им это? Окупится ли это коммерчески? Кто знает. Я точно знаю, что их цель – стать самой большой судоходной компанией, независимо от того, во что это им обойдется.

### **Мегасуда и будущее портов**

Для портов мегасуда на 50000 TEU могут обернуться катастрофой. Чтобы стать крупным хабовым портом, вам нужно завести к себе хотя бы один из альянсов, которые появятся в ближайшее время. Пренебрежение этим правилом приведет к закрытию терминалов.

Для небольших портов ситуация выглядит еще хуже. Менее чем

через два года все суда, работающие на направлении Азия-Европа, будут иметь вместимость как минимум 18000 TEU. Без инвестиций в укрупнение инфраструктуры, малые порты не смогут привлекать перевозчиков. Просто взгляните на пример COSCO – компании с огромным перечнем заказов судов, поставки которых начнутся уже в 2018 году.

Подводя итог, отмечу, что долгосрочные перспективы выглядят хорошо для крупных перевозчиков. Чрезвычайно плохи они для перевозчиков среднего масштаба и потенциально финансово катастрофичны для морских терминалов. Обратите внимание на тот факт, что COSCO сейчас чрезвычайно активна в приобретении последних.

Я не собираюсь делать прогноз, когда мы сможем увидеть суда вместимостью 50000 TEU и выше, но я твердо верю, что это случится задолго до 2067 года.

**Том Беббингтон, консультант компании [Container Logic](#).**

[http://cfts.org.ua/articles/era\\_gigantov\\_kogda\\_sudokhodnye\\_kompanii\\_obzavedutsya\\_konteynerovozami\\_na\\_50000\\_teu\\_1343/97442](http://cfts.org.ua/articles/era_gigantov_kogda_sudokhodnye_kompanii_obzavedutsya_konteynerovozami_na_50000_teu_1343/97442)

---