

Взгляд из ЕС: Что изменилось за три года в украинских портах

Директор MTBS Пол Ван Юлем о том, что нужно зарубежному инвестору и вызовах будущего для портовой отрасли Украины.

MTBS (Maritime & Transport Business Solutions) – международная компания со штаб-квартирой в Роттердаме, предоставляющая финансовые и консалтинговые услуги, разрабатывающая бизнес-решения для клиентов в морской и транспортной отрасли. [В 2015 году](#) у ЦТС состоялся разговор с тогдашним директором голландской компании Стивенем Боукартом о перспективах украинской портовой отрасли, возможностях улучшения инвестиционного климата в условиях финансовой и политической нестабильности.

Спустя три года мы попросили нынешнего директора MTBS Пола Ван Юлема рассказать о том, какие изменения в портовой отрасли Украины видят европейцы, интересны ли инвесторам проекты концессии в портах Херсон и Ольвия, что он думает об участии городских властей в управлении портами.

Мы записывали интервью с вашим коллегой три года назад. По вашему мнению, за это время в портовой отрасли произошли качественные изменения? Если да, то какие вы могли бы отметить? Как сейчас украинские порты выглядят на европейской арене?

Сегодня Украина на слуху в Европе, есть интерес крупных компаний и из США и из Китая. Можно сказать, что украинский вопрос сегодня «на столе». Я много общаюсь с руководителями портовых терминалов и многие говорят, что сейчас присматриваются к украинским возможностям. Причин тому несколько. Украинское правительство делает правильные шаги для

привлечения иностранных инвестиций. Мы видим активность по законотворчеству, открытость к диалогу с инвесторами как в профильном министерстве, так и в профильных ассоциациях, таких как Европейская бизнес-ассоциация и Американская торговая палата. Мы видим открытость тендерных процедур и возможности европейских инвесторов по участию в концессионных проектах.

За последние годы в структуре украинского экспорта есть сдвиг, обусловленный изменениями в экономике страны в целом: от «проедания» советского наследия, т.е. «добивания» старых производственных мощностей (металлопрокат, химсырье) к созданию новых аграрных производств. Лидеры этой сферы, например, Кернел и Нибулон, прошли путь от агропредприятий до крупных холдингов, наращивая как материально-техническую базу «на земле», так и полные логистические цепочки от элеваторов до зерновых терминалов в портах. При этом украинским зернотрейдерам приходится честно выдерживать непростую конкуренцию с крупным международным бизнесом – Bunge, Louis Dreyfus Company, COFCO, SALIC также присутствуют на украинском рынке и не намерены останавливаться на существующих показателях.

Да, это сырьевой экспорт, но ведь мы говорим лишь о начале, повторю, строительства принципиально новой экономики без советской «подкладки». И мы уже видим, как изменилась и изменяется пропорция экспорта в масличной отрасли – если поначалу доминировали сырые семечки и бобы, то теперь ряд участников рынка выстроили собственные маслоэкстракционные мощности, зачастую непосредственно при портовых терминалах, и теперь экспортируют, в основном, готовые масла и жмых/шрот, который также пользуется немалым спросом на мировых рынках. На украинский рынок начали заходить такие мировые компании, как, скажем, Soufflet, чья основная специализация – это уже не зерно, а мука и мучные изделия. То есть в перспективе, при условии создания достаточно крупных перерабатывающих и фасовочно-упаковочных мощностей, мы уже сможем говорить и об экспортной загрузке контейнерных комплексов в украинских

портах.

В том же интервью ваш коллега сказал, что для инвесторов важна стабильность законов и четкая национальная портовая стратегия. Вы разделяете это мнение? Что еще, по вашему мнению, нужно инвесторам?

Совсем недавно я читал исследование Всемирного банка и полностью солидарен с его авторами. Инвесторов часто рассматривают, особенно в Украине, как невесту, к которой нужно найти какой-то особый подход, сказать какие-то правильные слова. При этом инвестор это просто предприниматель, который рассматривает инвестиционный проект с совершенно понятных сторон:

– Для инвестора важна политическая стабильность. Ее, в свою очередь, может дать только правильная скоординированная государственная политика, не зависящая от выборов и политической конъюнктуры.

– Понятная и прозрачная нормативная база, которая стимулирует частные инвестиции и четко регулирует права и возможности частного и государственного секторов.

– Рост рынка в долгосрочной перспективе. Инвестиции, особенно инфраструктурные рассчитаны на окупаемость через годы и десятилетия. Поэтому если сегодня рынок в той или иной стране стабилен или даже стагнирует, вполне возможно привлечь инвестиции, при гарантии того, что рынок вырастет.

– Четкие и понятные условия со стороны государственных органов, касающиеся разрешений, правил, лицензий. Любому бизнесу нужна прогнозируемость.

Одним словом, инвестору необходима, прежде всего, уверенность в полной осуществимости, по крайней мере, той части его планов, которые зависят от него и от государства, а не от колебаний рынка и мировых финансовых трендов. При грамотной подготовке ТЭО, инвестору нужно рассчитать, сколько

понадобится капитальных вложений на первом, втором этапе – цифры должны более-менее совпадать. А когда инвестиции начнут «работать» и пойдет производственный процесс, нужны гарантии, что никто не придет и не вмешается в работу – ни правоохранители, ни сомнительные экологические инспекторы, ни муниципалитеты с профсоюзами, не говоря уже о рейдерах.

То есть, европейские операторы и инфраструктурные компании заинтересованы в государственных гарантиях украинского правительства, что очевидно при текущих политических и страновых рисках и дорогих схемах финансирования.

Украина сейчас разрабатывает пилотные концессионные проекты в портах Ольвия и Херсон. По вашему мнению, кому из иностранных инвесторов могут быть интересны украинские порты?

Нам выпала честь также принять участие в этом тендере. Совместно с украинскими партнерами из Interlegal мы работали под брендом MTBS-Ukraine и занимались маркетинговой частью итогового ТЭО.

Интерес к этому проекту и ко многим другим украинским портам сегодня огромен. В первую очередь, ввиду активной поддержки профильным министерством процесса концессии.

Тут следует подчеркнуть, что за весь многолетний период нашей работы с различными проектами в Украине разговоров о необходимости привлечения иностранных инвестиций было немало, это было своего рода must be в любой речи транспортного чиновника. Но только нынешняя команда министерства, в частности, офис SPILNO, перешли к реальным делам. И это не только упомянутой пилотный проект концессии портов Ольвия и Херсон, есть еще и другие проекты. Уже сегодня есть реальные результаты: есть ТЭО, есть немалый список заинтересованных инвесторов, ряд из которых уже заявили вслух о намерениях и даже посетили указанные порты. Конечно, это заслуга не только Министерства инфраструктуры, но и международных финансовых учреждений, таких как Всемирный банк и Международная

финансовая корпорация, уже вложивших средства в разработку проекта. Ожидается также их участие и в других подобных инициативах.

У нас все чаще поднимается вопрос участия местных властей в управлении портами. По вашему опыту, местные власти больше помогают или мешают в управлении портом? Какие тут есть плюсы и минусы?

Активное участие местной власти в управлении портом без всяких сомнений позволяет порту лучше развиваться как промышленному кластеру для разнообразия компаний, работающих на его территории. Это стимулирует экономический рост и инновации в городе и регионе.

70% акций портовой администрации порта Роттердам находятся в собственности города, а остальные 30% – принадлежат правительству Нидерландов. Представители муниципалитета входят в состав наблюдательного совета порта, активно влияют на его стратегию развития и получают выгоды от работы порта.

В такой модели в Европе мы видим одни плюсы. Однако, естественный вопрос, который вытекает из такой формы сотрудничества – насколько прозрачны решения, которые будет принимать муниципалитет в случае управления портом? На сколько нынешние депутаты и органы местного самоуправления готовы нести ответственность за управление такой территорией без личной заинтересованности и коррупционных рисков? Если Украина придумает такую модель, при которой и город и порт смогут избежать игры «под столом», украинские порты резко выйдут на совершенно новую ступень развития.

Портовая отрасль через 5 лет. Как вы думаете, как долго еще в Украине сохранится динамика строительства зерновых терминалов? Какой бизнес может быть наиболее прибыльный в будущем?

Сразу отмечу: нас радует, что результат последнего агросезона в Украине признан историческим максимумом. Однако, я слышу из новостей, что есть проблемы в перевалке – то ли Украинская

железная дорога не справляется с объемом, то ли элеваторов не хватает либо портовых складских площадей и перегрузочных мощностей – все ругают друг друга, но одно понятно, что зерновые терминалы, в любом случае, не страдают от недозагруженности. При этом учтем, что по подсчетам американской пищевой и сельскохозяйственной администрации FAA (Food & Agriculture Agency), урожайность знаменитых украинских черноземов дотягивает лишь до половины урожайности США по кукурузе и Франции – по пшенице.

Вот вам и ответ, и прогноз. Что же касается прибыльности бизнеса – не будем забывать, что транспорт и логистика обслуживают экономику. Я уже говорил выше, что украинская агропродукция ждет своего следующего этапа развития, т.е. перехода от сырья к готовому продукту, который можно сразу ставить на полку в магазин, и здесь уже зерноперевалочные мощности должны будут поступиться контейнерным. Мы видим резервы для развития в регионе также Ro-Ro транспорта, хотя есть замечательные железнодорожные переправы в Черноморске, Варне и Поти, множество терминалов по обработке колесной техники, а это могут быть не только фуры, но и контрейлера с конечным продуктом. Опять же, что касается небольших украинских портов – тут напрашивается передача их в управление местным общинам, и им решать, каково будущее порта, например, условный Скадовск может отказаться от грузопереработки вообще и оставить только пассажирские причалы, фокусируясь на санаторно-курортном развитии местности, а, допустим, Усть-Дунайск стать уникальным туристическим комплексом для любителей экоотдыха.

Каковы вызовы будущего для портового бизнеса? Какими качествами нужно будет обладать оператору, чтобы быть лучшим?

Прежде всего, любое будущее бизнеса, а портового тем более, зависит от инвестиций. От объема средств, которые инвесторы готовы вложить в развитие терминала. От инвестиций зависит модернизация оборудования, а значит, более выгодные условия, которые собственник может предложить клиентам. Конечно, у

Украины есть еще одна погрешность в вопросе будущего – удастся ли принять закон о концессии и в каком виде.

Что касается скорости перевалки, трудового ресурса и технологий – это всегда вопрос удачной комбинации этих факторов. Чем она сбалансированней, тем больше шансов у портового оператора преуспеть в конкурентной гонке. Кроме того, на порты, по-прежнему, будут влиять возможности по развитию внутривортовой инфраструктуры – железнодорожная, автодорожная развязка, ограничения для расширения порта в черте города и прочее.

Однако, на наш взгляд, многим украинским терминалам стоит начать переосмысливать свое мышление в сторону клиента. Отношения с клиентами и работа с клиентурой – ключевой фактор развития. В этом смысле портовый терминал не отличается от любого e-commerce или розничного сегмента. Клиент – король и задача термина – оказать лучший сервис, очень быстро и максимально дешево.

<https://cfts.org.ua/news>

Що принесла Рада Україна-ЄС в сферу транспорту?

Підсумки 2018 року для інфраструктурної галузі України в контексті співпраці з ЄС.

Насамперед в 2018 році Україна отримала нову **Національну транспортну стратегію 2030** і за участю європейських експертів підготовлено проект плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації цієї Стратегії. Одним з пріоритетів розвитку

транспортної галузі в Україні є дорожня безпека та суттєве зменшення смертності на українських дорогах.

За цей рік не прийнято жодного євроінтеграційного закону в сфері транспорту – спільно з парламентом триває робота стосовно прийняття законопроектів у сфері залізничного, внутрішнього водного транспорту, а також перевезення небезпечних вантажів. З метою наближення законодавства України до права ЄС у сфері автомобільного транспорту підготовлено проекти законів щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту та у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів, які буде внесено до Верховної Ради України після схвалення урядом.

Питання відкритого неба з ЄС має бути розв'язане з визначенням статусу аеропорту Гібралтар в рамках Угоди про вихід Великої Британії з ЄС. Наразі зникла остання перепона для прийняття позитивного рішення щодо готовності сторони ЄС до підписання Угоди про спільний авіаційний простір (САП). В свою чергу Україна готова підписати Угоду про САП після виходу Великої Британії з ЄС та запропонувати Стороні ЄС, у разі необхідності, включення узгодженої редакції щодо аеропорту Гібралтар, що міститься у двосторонньому протоколі між Великою Британією та Іспанією, до положень Угоди про САП.

Не менш важливим фактором є наші досягнення щодо включення українських внутрішніх водних шляхів до регіональної мережі TEN-T та зміну позиції румунської сторони щодо включення до TEN-T української частини річки Дунай.

Мініфраструктури започаткувало діяльність Державної служби морського та річкового транспорту України та успішно пройшло обов'язковий **аудит ІМО (Міжнародної морської організації)** у квітні 2018 року. Загострення ситуації в північно-східній частині Чорного моря та в Азовському морі через протиправні дії Російської Федерації, яка продовжує порушувати

основоположні принципи міжнародного права та власні міжнародні зобов'язання, зокрема, незаконне будівництво транспортного переходу через Керченську протоку, введення обмежень габаритів як для українських, так і для іноземних суден під час проходження Керч-Єнікальського каналу, безпідставні затримки та огляди суден незалежно від їх прапору, які прямують до/з морських портів м. Маріуполя та м. Бердянська. Росія агресивними діями несе пряму загрозу національній безпеці України, вчиняє цілеспрямовані заходи для переорієнтації транспортних потоків України та поступового виключення національної транспортної системи з мережі обслуговування вантажопотоків, а також має прямий вплив на погіршення торговельно-економічного співробітництва інших держав-партнерів, ланцюги поставок товарів яких проходять через територію України.

Незважаючи на спроби протистояти наслідкам агресивних дій РФ, критично загострилась соціально-економічна ситуація в морських торговельних портах Маріуполя та Бердянська. У 2018 році **порти Азовського моря** недоотримали близько 1,6 млн тон вантажів та 213 млн грн доходів. З квітня 2018 року та з початком зупинок і оглядів суден спеціальними органами РФ, у морських портах Маріуполь і Бердянськ вантажообіг та кількість суднозаходів скоротилися майже на половину.

Хочу висловити вдячність за незмінну позицію сторони ЄС щодо підтримки України, зокрема, введення нових санкцій проти шістьох компаній РФ, які брали участь у будівництві Керченського мосту, прийняття Резолюції Європейським Парламентом щодо засудження агресивних дій Росії в Азовському морі, які порушують міжнародне морське право.

Важливо підтримувати застосування обмежувальних заходів Європейського Союзу до РФ, зокрема, введення санкцій до морських торговельних портів РФ, особливо в Азовському морі, авіакомпаній – перевізників, які порушили правила використання повітряного простору України у Сімферопольському РПІ, судновласників суден під прапором держав-членів ЄС у зв'язку

із заходом в закриті порти АР Крим та м. Севастополя, а також підтримки України у рамках міжнародних організацій та міжнародних форумів, таких як Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Міжнародна морська організація (ІМО) та інш.

17 грудня 2018 року «Украерорух» отримав сертифікат Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), що робить можливим відновлення повноцінної роботи міжнародного **аеропорту Ужгород**, а також визнання «Украероруху» провайдером аеронавігаційних послуг на території Словацької республіки.

Слід відзначити початок спільного з Європейським інвестиційним банком проекту **«Транспортний зв'язок в Україні – Фаза І»**. Проектом передбачено залучення кредитних коштів Європейського інвестиційного банку (50 млн євро), а також інвестиційних грантових коштів Європейського Союзу (50 млн євро):

1. покращення автодорожнього сполучення у західному регіоні України (Львівська, Рівненська, Тернопільська обл.), зокрема будівництво розв'язок, шляхопроводів та об'їзних доріг навколо міст;
2. підвищення безпеки дорожнього руху;
3. впровадження контролю руху автотранспортних засобів у результаті встановлення Інтелектуальних транспортних систем (ІТС);
4. розробка програм усунення вузьких місць залізничних перевезень;
5. проведення дослідження можливості створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів у найбільших транспортних вузлах, пунктах пропуску через державний кордон України та країн ЄС.

Крім того, проектом передбачено залучення коштів технічної допомоги Європейського Союзу у розмірі 10 млн євро, які буде використано для підтримки: «Укравтодору» в реалізації Фази І

проекту; АТ «Укрзалізниця» з метою розроблення техніко-економічних обґрунтувань та попередньої проектної документації для підготовки до реалізації проектів залізничної галузі, фінансування яких планується здійснювати за кошти ЄІБ та ЄС у Фазі II.

Реалізація пріоритетних інвестиційних проектів разом з проведенням відповідних реформ транспортної галузі будуть сприяти залученню інвестицій та забезпечать економічне зростання, що у свою чергу допоможе оптимізувати існуючу фінансову підтримку з боку різних міжнародних донорів, покращити транспортні зв'язки між Україною та ЄС, зростання двосторонньої торгівлі та створення нових робочих місць.

<https://cfts.org.ua/news>

Фактчекінг : как лукавит Министр экологии

Мы попросили экспертов портовой отрасли прочитать колонку министра экологии Остапа Семерака, где он оправдывает беспредел экологических инспекторов в портах и выявили ряд неправдивых фактов и тезисов.

23 ноября на сайте «Украинская правда» появилась [колонка министра](#) экологии и природных ресурсов «Одесские порты. Что происходит на самом деле». Этим текстом Семерак лично попытался оправдать незаконную деятельность экологических инспекторов в портах, которая на самом деле является

коррупционной кормушкой чиновников. Сделано это было даже вопреки тому, что его же коллеги в правительстве, а также предшественники на посту министра не только подтверждали коррупционную сущность происходящего, но и не без успехов боролись с этим явлением. Следует также отметить, что текст Семерака появился сразу же после того, как Одесский окружной административный суд [признал противоправным](#) и отменил акт проверки балкера Greendale, который в августе прошлого года составили сотрудники Государственной службы по безопасности на транспорте. Похоже, министр таким образом решил приободрить своих работников, которые опять начали приунывать.

Мы попросили экспертов портовой отрасли вице-президента Морской Палаты Ивана Ниякого и главу Ассоциации морских агентов Украины Ксению Пидручную прочесть колонку министра и проверить ее на факты.

Тезис 1. Семерак: «Проблема проверок судов в Одесских портах Госинспекцией не появилась вчера. Все предыдущие годы такие проверки проводились, и никаких нареканий по этому поводу не было».

Факт

Ниякий: «Наша компания («Трансшип») первой начала противостояние с экологической инспекцией еще в 2010 году. Сначала несколько лет мы фактически в одиночку противостояли большой, четко выстроенной, эффективной преступной группировке. Как результат – десятки задержанных судов, сотни судебных исков, обыски, уголовные дела и миллионные убытки как компании, так и государственного бюджета. Очень долгое время другие судовладельцы и агенты не решались открыто поддержать нас, опасаясь преследований со стороны коррумпированной государственной машины, но, увидев реальные результаты нашей борьбы, многие компании начали следовать нашему примеру»

Тезис 2. Семерак: «Я догадываюсь, почему. Потому что чаще всего инспектора даже не отрывались от кресел и физически не

выходили на проверки. Вместо этого подписывали пакет документов. Не сложно догадаться, что не за бесплатно».

Факт

Ниякий: «В предыдущие годы экологи посещали каждое судно для проверки изолированного балласта. Никогда судно не начинало грузиться без разрешения экологов».

Тезис 3. Семерак: «Поэтому Минприроды очень тщательно, с учетом позиции ответственного бизнеса и общественности, провело разработку двух документов: порядка отбора проб и порядка взаимодействия между Госэкоинспекцией и Администрацией морских портов».

Факт

Пидручная: «На самом деле Минприроды ни разу не консультировалось с представителями бизнеса и общественности при разработке указанных проектов нормативно-правовых актов. Напротив, представители Госэкоинспекции и Минприроды систематически отказываются присутствовать на совещаниях в Мининфраструктуры и заседаниях рабочей группы при Государственной регуляторной службе Украины, в которых с целью разработки этих порядков берут участие бизнес и общественность».

Тезис 4. Семерак: «Большая часть этих суден принадлежат иностранным компаниям. Для правоохранных органов не трудно установить, к стати, настоящих бенефициаров этих офшоров».

Факт

Ниякий: «Господин Семерак намеренно называет все иностранные компании офшорами, пытаюсь выставить всех судовладельцев нечистыми на руку дельцами».

Тезис 5. Семерак: «Самое типичное нарушение – это сброс балластовой воды с превышением допустимых концентраций загрязняющих веществ, иногда в десятки раз. Короче говоря,

суда, покидая порт, просто «моются» целительными водами Черного моря, оставляя после себя остатки нефти, химикатов и десятки других химических соединений».

Факт

Ниякий: «Изолированный балласт перевозится в танках, которые предназначены исключительно для перевозки балласта. Попадание в эти танки нефти, дизельного топлива, груза исключено. Простыми словами, судно откатывает абсолютно ту же воду, которую и принимало. Вся балластная система находится под постоянным надзором классификационных обществ».

Тезис 6.Семерак: «Вся эта таблица Менделеева путешествует морем, уничтожает на своем пути растения и живые организмы, нанося вред людям. И в этом контексте ситуация с туристическим сезоном и безопасностью граждан остается очень и очень тревожной».

Факт

Ниякий: «Очень печально, что министр экологии не знает такого просто факта, что в морской воде растворены почти все химические элементы таблицы Менделеева. Основные химические элементы: кислород, водород, хлор, натрий, магний, сера, кальций, калий, бром, углерод. В этом контексте компетентность министра предстает очень и очень тревожной».

Тезис 7.Семерак: «Я также предлагал инспекторам обзавестись современными средствами фиксации нарушений, чтобы им было легче доказывать в судах: к сожалению, практика обжалования предписаний экологов носит массовый характер, и очень часто наша Фемида не на стороне закона и справедливости».

Факт

Ниякий: «Инспекторы действительно снимают видеоролики на мобильные телефоны, и понять, что происходит в этих роликах не представляется возможным. Министр считает, что отстаивание

своих прав и интересов в судах – это «на жаль» и тут же голословно обвиняет суды в несправедливости».

Пидручная: «Международная морская организация и положение Черноморского меморандума определяют, что инспектировать судно может только опытное должностное лицо, обладающее квалификацией инспектора государства флага; должно иметь квалификацию капитана или старшего механика и соответствующий опыт работы на судах, или получить квалификацию в учебном заведении в морской отрасли, а также пройти специальную подготовку. Инспекторы Госэкоинспекции не соответствуют указанным квалификационным требованиям, поэтому не могут осуществлять ни осмотр судна, ни проверять сертификаты, ни самостоятельно отбирать на судне любые пробы.

Тезис 8.Семерак: «Когда недобросовестные перевозчики поняли, что жить будем по-новому, а инспекторы будут действовать исключительно в рамках действующего законодательства и в разрешенный им способ, Госэкоинспекцию решили просто игнорировать! Ведь штраф за недопуск на территорию порта все еще ничтожен. Напомню, что законопроект №8026 «О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях (относительно внедрения европейского опыта об осуществлении государственного природоохранного контроля) разработан Минприроды и находится в парламенте. Гораздо выгоднее просто не пускать инспекторов в порт, чем платить штрафы за проверки, оплачивать простои судов в портах. За текущий год 17 раз экоинспекторов вообще не были допущены к портам. Об этом есть соответствующие протоколы и судебные иски».

Факт

Ниякий: «Госэкоинспекция была законодательно лишена возможности осуществлять контроль изолированного балласта, поскольку это нарушало положения конвенции МАРПОЛ. «Недобросовестные перевозчики» уж никак не могут не пускать инспекторов в порт, поскольку охрана порта обеспечивается силами государственного предприятия «Администрация морских

портов Украины».

Тезис 9. Семерак: «Меня никогда не устроит ситуация, когда эти «корыта», единственная цель которых – поработать пару пиковых для аграриев сезонов, будут плавать нашими морями».

Факт

Пидручная: «Судно Blue Lake Star построено в 2015 году, судно Bulk Switzerland – в 2010 году, Eren C – в 2004 году, судно Gertrude Oldendorff – в 2016 году, судно Jumeirah Beach – в 2014 году, судно Mineral Noble – в 2004 году, судно NBA VAN GOGH – в 2013 году, судно Oura – в 2009 году. Нет сомнения, что все эти суда должным образом оборудованы соответствующим природоохранным оборудованием по очистке сточных, балластных и нефтесодержащих вод, и что штрафовать их за загрязнение моря не было оснований».

Тезис 10. Семерак: «За семь месяцев текущего года оформлено 37 претензий на сумму \$824 333,82, и в государственный бюджет поступило \$789 131,66».

Факт

Пидручная: «На самом деле те \$789 131,66 о которых он упоминает в своей колонке, не идут в госбюджет, а идут на исправление ошибки Госэкоинспекции. Дело в том, что в августа 2013 года с судовладельца судна «Тереза Саксес» по решению суда были стянуты 3 млн долл. США как убытки, причиненные окружающей среде в результате сброса пальмового масла в внутренние морские воды Украины. Расчет этих убытков осуществляла именно Госэкоинспекция. В 2015 судовладелец подал иск в суд и доказал, что убытки ему насчитали неверно, и причиненный им вред самом деле составляет 946 575 долл. США. Вот как раз те 2,150 млн. долл. США, которые с него по ошибке взыскали в бюджет, пока экоинспектора и собирают с судов, чтобы ему вернуть во исполнение соответствующего решения суда.

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

Госкомпании отрасли ждет внедрение политики собственности

Владимир Шемаев, начальник отдела стратегического планирования
ГП АМПУ

В октябре этого года Кабмин утвердил «Основные принципы внедрения политики собственности в отношении субъектов хозяйствования государственного сектора экономики». Что это значит для предприятий отрасли?

Базируясь на лучших практиках госуправления корпоративными правами ОЭСР (т.н. ownership policy), документ раскрывает основные цели государственного владения, управления и распоряжения предприятиями. То есть то, чего очень часто не хватает нашему государству в лице различных ведомств как эффективному собственнику.

Теперь органы управления – министерства и другие центральные органы исполнительной власти – должны будут определить политику собственности для особо важных госпредприятий, находящихся в сфере их управления. И сделать это они должны в месячный срок. Критерием особой важности выступают размер активов (свыше 2 млрд грн) или чистой прибыли (не менее 1,5 млрд грн по данным последней финансовой отчетности).

Вторая волна, по-видимому, должна коснуться остальных госпредприятий, но это уже – на усмотрение органа управления.

В портовой отрасли особо важными предприятиями, согласно озвученным критериям, являются Администрация морских портов Украины (АМПУ) и четыре госстивидора – «Южный», «Черноморск»,

а также Мариупольский и Одесский морские торговые порты. Политику собственности для них Минифраструктуры предстоит определить в ближайшее время. Для остальных госпредприятий отрасли внедрение принципов политики собственности в свою хозяйственную деятельность носит рекомендательный характер.

Принятые «Основные принципы» определяют и критерии сохранения предприятий в государственной собственности. Предусмотрено, что в собственности государства должны остаться предприятия, выполняющие возложенные на государство функции (только если частный бизнес не в состоянии их выполнять), обеспечивающие национальную, экономическую или социальную безопасность или являющиеся естественными монополиями, для которых не определены специальные условия приватизации.

Все остальные предприятия должны быть приватизированы, переданы в коммунальную собственность, государственно-частное партнерство или ликвидированы.

Деятельность предприятий в госсобственности должна быть направлена на достижение макроцелей, прописанных в документе:

- сохранение и рост стоимости активов госкомпаний;
- реализация экономических интересов украинского народа;
- выполнение социальных функций;
- получение прибыли от хозяйственной деятельности.

Дальнейшее развитие госпредприятий должно обеспечивать улучшение их подотчетности, транспарентности, профессионализма и защиты прав акционера-государства.

Особо важные госпредприятия предполагается корпоратизировать, т.е. осуществить переход от формы ГП к акционерному обществу с сохранением 100% акций в госсобственности. Также рекомендуется создание Наблюдательных советов, в т.ч. с независимыми членами, публикация годовых финансовых и операционных отчетов, стратегических планов, раскрытие информации о крупных контрактах.

Важным элементом политики собственности является разграничение коммерческих и социальных функций. Это одно из важнейших условий, которое позволяет избежать перекрестного субсидирования неприбыльных видов деятельности или производств прибыльными.

К дискуссионным моментам принятого нормативного документа можно отнести паритетность регулирования частных и государственных компаний. Прежде всего, потому, что особенности регулирования деятельности последних сейчас не позволяют говорить о равных условиях. Речь идет и о многоступенчатой процедуре утверждения финансовых планов и проектно-сметной документации строительства (ТЭО, проект, получение экспертиз), и о необходимости направлять от 50% до 75% чистой прибыли в госбюджет (как императив, не учитывающий программу капинвестиций), и о невозможности продолжать финансирование уже начатых капвложений без утверждения финплана на следующий год, и о унаследованных коллективных договорах, сложностях с банковским кредитованием и распоряжением собственным имуществом, в т.ч. списании амортизированных активов и т.д.

Наличие вышеперечисленных факторов подталкивает к мысли о том, что для достижения паритета с частным бизнесом госпредприятиям-стивидорам необходимо трансформироваться путем государственно-частного партнёрства. Другой вариант – приватизация – на сегодня все еще запрещен для портовых активов на законодательном уровне.

Поэтому было бы логичным в будущем увязать внедрение политик собственности с внесением изменений в законодательство, регулирующее список госактивов, не подлежащих приватизации. Подчеркну, речь не идет о приватизации стратегических объектов портовой инфраструктуры – причалов, акваторий, каналов и т.п., находящихся сегодня на балансе АМПУ. Они априори закреплены в госсобственности практически во всем мире, за исключением разве что Великобритании и Австралии. Их опыт хотя и интересен, но вряд ли подходит нам.

В то же время портовая отрасль Украины уже давно применяет механизм государственно-частного партнёрства путем заключения договоров о совместной деятельности (широко практиковалось в начале 2000-х), передачи активов в аренду с возможностью неотъемлемых улучшений (практика применяется по сей день). На подходе – пилотные проекты концессии государственных стивидоров ХМТП и ГСК «Ольвия», включая причалы АМПУ.

Опыта передачи торговых портов местным органам власти, как и их приватизации, еще нет, но в теории нет ничего невозможного. Опыт ликвидации с передачей активов также известен – такая судьба, увы, постигла Генический и Днепро-Бугский порты.

Принятие политики собственности вряд ли станет чем-то революционным в контексте реформы предприятий отрасли, однако заставит задуматься о задачах, которые ставятся перед госпредприятиями, о диспаритете с частным бизнесом и подтолкнет к скорейшему осознанию необходимости внедрения принципов корпоративного управления и к структурированию возможных проектов государственно-частного партнерства. АМПУ уже движется в этом направлении. Кабинет министров завершает прием заявок для формирования Наблюдательного совета предприятия. Параллельно с этим Администрация морских портов разрабатывает систему KPI и мотивации персонала, развивает собственную службу внутреннего аудита и проводит независимый аудит с привлечением компаний с мировым именем.

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

Шульмейстер озвучил убытки государства от аренды буксиров «прокладками»

Бывший заместитель министра инфраструктуры Владимир Шульмейстер заявил, что в порту «Южный» хочет взять в аренду буксиры, находящиеся в государственной собственности, фирма «Таг Сервис».

«По имеющейся у меня информации, письмо уже неделю на столе у Владимир Колосюк АМПУ, и говорят, что шансы на подписание большие», – написал Шульмейстер у себя на странице в facebook.

«У этого мощнейшего буксирного «оператора» 1000 гривен уставного фонда, ни одного буксира, общий адрес и телефон с печально-известным «Экофлотом» и тень российского криминального авторитета за спиной. И это уже пятая прокладка с аппетитами на госбуксиры, появившаяся только в этом году. Долго будем ходить по граблям? А выход есть – гос буксиры должны быть в списке стратегических объектов, которые в аренду сдавать нельзя. И жесткий контроль за использованием. Или продать их частникам на очень открытом аукционе», – утверждает Шульмейстер.

По его словам, такая аренда невыгодна государству и оценивает в 760 тысяч евро убытков от деятельности оператора буксиров ТОВ «Одесса Портофлот» ежегодно.

«Я понимаю – выборы и большие семьи. Но кто подумает о государстве? О бюджете? НАБУ? ГПУ? ПТУ?», – пишет бывший чиновник.

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

