

Херсонский морпорт: как дожить до концессии?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

портфлота, чтобы расширить спектр этих способов заработка.

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

[Андрей Муравский](#)

Источник:

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

ГП нужно продавать, и чем скорее - тем меньше убытков понесёт страна

Не так давно в Украине появилась целая сеть компаний с названием «Портосервис». Первыми ее хватку на своей шее ощутили в порту Бердянск, где все швартовые операции в порту ушли под крыло «Портосервис Азов».

Следом пали порт Херсон – «Портосервис Херсон». Порт Николаев лёг под «Портосервис Николаев». Недавно настала очередь порта Черноморск.

Недавно АМПУ в Черноморске подписали договор с «Портосервис Одесса», который позволил компании осуществлять швартовые операции на причалах порта.

Казалось бы ничего страшного не произошло, Закон Украины о портах позволяет, значит вперёд и работайте. «Портосервис Одесса» разослал всем судовым агентам договор, которым предложил заключить с ними на услуги швартовки судов.

Любой имел возможность убедиться, что условия прежние и даже скидка предусмотрена в 5 процентов от тарифов, которые давали в ГП Черноморск. Появилась возможность выбора и конкуренция, а значит, возможно, будет лучше и быстрее сервис.

Но на самом деле все оказалось чуть-чуть не так, можно сказать совсем не ТАК.

ГП каким-то соглашением перевело ВСЕХ береговых матросов со своего штата в штат «Портосервис» и совсем перестало оказывать эту услугу. Все ок?

новости

ГП каким-то соглашением перевело ВСЕХ береговых матросов со своего штата в штат «Портосервис» и совсем перестало оказывать эту услугу.

Но опять же ГП почему-то забыло предупредить всех своих партнеров, которые десятки лет заказывали у них эти услуги, что более их оказывать не будут.

То есть вместо монополии ГП на услуги по швартовке мы получили монополию частного бизнеса у которого 999 гривен уставного капитала да плюс ещё 1 гривна от целого государства Белиз

А какой смысл ГП отказываться от прибыльного вида

деятельности? Зачем его передавать другим, в чём смысл?

7 ноября рано утром в порт прибыл танкер под погрузку около 40 тысяч тонн подсолнечного масла. Причал свободен, груз готов, постановка судна к причалу с ходу согласовано с портом и с АМПУ. Но судно поставили на якорь и диспетчера порта начали обрывать телефоны агентам, что бы те немедленно подписали договор с «Портосервис». При этом заявка на швартовку согласно с договором была отправлена в порт.

ГП письменно не информировало агентов, что оно уже не может производить данные услуги, а также письменно не разорвали действие договора.

Швартовка и отшвартовка такого судна стоит порядка 700 долларов США и на это необходимо всего несколько минут и несколько человек. В порт под грузовые операции приходят 1000 судов в год. Кроме этого есть ещё перешвартовки в порту и перетяжки на расстояние длины корпуса, что тоже приносит доход. Выходит, что порт уступил несколько миллионов гривен из своих доходов. И думаю, что это только первый шаг в уступках.

Следом, согласно логике, нужно отдавать Портофлот – там уже десятки миллионов. И вот когда все поймут что ГП нужно прозрачно и через конкурс продавать – предлагать инвесторам будет уже нечего

Шота Хаджишвили,

<http://ports.com.ua/opinions/gp-nuzhno-prodavati-chem-skoree-tem-menshe-ubytkov-poneset-strana>

«Укрферри» о проблемных точках паромных перевозок в Черном море

О транзитных перспективах паромных переправ страны участникам XI Международного «Черноморского контейнерного саммита – 2017» рассказал коммерческий директор компании «Укрферри» Владимир Черниевский. «Порты Украины» публикуют тезисы его доклада.

Линия Черноморск – Хайдарпаша является частью международного коридора, который соединяет Балтийское и Черное море. Исторически этот коридор известен как «пусть из варяг в греки». Сегодня эта линия является оптимальным вариантом доставки грузов из промышленных районов Турции в страны Центральной и Северной Европы и Средней Азии.

В год на этой линии мы перевозим 12-15 тыс. автомобилей. Сегодня перевозка груженого автомобиля на линии вместе с услугами обоих портов обходится в \$800. Для сравнения, эта цена равна стоимости перевозки автотранспорта сухопутным маршрутом через Болгарию и Румынию.

Альтернативный маршрут

Вторая линия Черноморск – Потти (Батуми) является важным звеном международного коридора, который сейчас известен под названием «Новый шелковый путь». Линия является естественным продолжением транскаспийского маршрута, продлевая его через Черное море до Украины с возможностью дальнейшего транзита груза в Центральную Европу.

Паром в портах обрабатывается в среднем 18 часов. На Балтике

он же обрабатывался за 5,5 часа

Также мы рассматриваем эту линию как один из альтернативных маршрутов Север-Юг, которая соединяет Северную Европу с Ираном и Персидским заливом транзитом через Россию и Азербайджан. Альтернативный маршрут, который проходит транзитом через Азербайджан, Грузию, Черное море и Украину, может обеспечить не только меньший срок доставки при соизмеримой стоимости, но и соединяет Иран с государствами Центральной Европы. Как раз во время проведения «Черноморского контейнерного саммита» состоялась встреча между железнодорожниками Польши, Украины, Грузии, Азербайджана и Ирана, где были подписаны документы о создании координационного совета, который будет заниматься этим маршрутом.

На этой линии перевозятся вагоны, грузовые автомобили и контейнеры. С 2009 по 2016 год произошли изменения в соотношении этих перевозок. Если линия изначально была основной для перевозки вагонов, то, начиная с 2011 года, растет доля перевозок грузовых машин. В среднем перевозка вагона на этой линии обходится в \$2000. Что касается контейнеров, то ставки фрахта по маршруту «Нового шелкового пути» составляют \$1120 за 40-футовый контейнер и \$800 за 20-футовый. На перевозку порожних контейнеров дается скидка в 50%.

Экспериментальная технология

Первые эксперименты с перевозкой контейнеров мы начали еще в 1996 году на линии Ильичевск – Варна. Технология, которую тогда пытались использовать, предусматривала применение автомобильных полуприцепов. Мы приобрели 12 полуприцепов и использовали их как площадки для перевозки контейнеров морем, а также для дальнейшей доставки сухопутным маршрутом «до двери».

Тягач подъезжал, забирал полуприцеп прямо на паромном комплексе и довозил до двери получателя груза. Также был

приобретен небольшой парк 20- и 40-футовых контейнеров для развития перевозок. Понятно, что по такой технологии можно было делать лишь единичные перевозки. Но это был важный опыт.

Следующая технология, которую мы развивали после открытия линии Ильичевск – Потти (Батуми), была начата с приобретения ролл-трейлеров, на которых контейнеры перевозились на пароме. На мультимодальном терминале паромного комплекса в Черноморске, а также на контейнерных терминалах в Потти и Батуми, которые расположены рядом с паромными комплексами, была организована погрузка-выгрузка контейнеров на эти ролл-трейлеры. По схеме Черноморск – Потти (Батуми) ежегодно перевозилось до 2,5 тыс. контейнеров, в основном с акцизными грузами.

«Новый шелковый путь»

Сейчас, на пике интереса к участию в «Новом шелковом пути», Министерство инфраструктуры и «Укрзалізниця» совместно с железнодорожными администрациями Грузии, Азербайджана и Казахстана в качестве основной рассматривают схему организации контейнерных перевозок скоростными контейнерными поездами с использованием нашей железнодорожной паромной переправы. Планируется еженедельно отправлять минимум один контейнерный поезд, который будет формироваться на западной границе Украины, на станции Чоп, и будет двигаться на пограничный переход между Казахстаном и Китаем. Это вполне реально и с технологической, и с технической точек зрения, как показал запущенный пробный поезд. Подобные перевозки контейнеров по железной дороге осуществлялись еще 20 лет назад. В свое время мы участвовали в тендерах по доставке грузов в Афганистан и перевозили достаточно большое количество грузов с гуманитарной помощью.

Чтобы заработали такие контейнерные поезда, необходимо проработать вопросы дополнительного крепления контейнеров на ж/д платформах, необходимо согласование расписания движения поезда с расписанием движения паромов, необходимо сократить

время на прохождение таможенных формальностей. Все эти проблемы решаемы, и такой поезд может доставить груз из Черноморска до границы Китая за девять суток.

Но как реально могут работать такого типа поезда, во многом зависит от того, как видят различные участники коридора этот самый коридор. В Китае Новый шелковый путь видят как исключительно сухопутный маршрут, который краем задевает государства Средней Азии, проходит через Иран и Турцию, оставляя в стороне Каспийское море и Кавказ. Хотя Китай, конечно, поддерживает и любые другие инициативы.

В Казахстане видят несколько вариантов пути, которые проходят через Казахстан и Россию, а также через Казахстан, Каспийское море и Кавказ с сухопутным выходом на Турцию.

В Азербайджане и Грузии основным вариантом пути представляют маршрут через Среднюю Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и с последующим сухопутным выходом на Турцию.

Многие знают, что сейчас Грузия совместно с Азербайджаном и Турцией уже достраивает железную дорогу на Карс. Планируется, что эта железная дорога станет тем связующим звеном, который выведет этот коридор по турецким железным дорогам в Европу.

Украинские чиновники видят несколько вариантов пути, которые пересекают Черное море и сходятся в одну точку в украинском порту с последующим транзитом в Европу через территорию Украины. Такой вариант выглядит маловероятным, но все же возможным. Чтобы перевозки пошли по этому пути, наш маршрут должен быть быстрее, дешевле и надежнее других альтернатив. Для того чтобы все это реализовать, необходимо перейти от политической риторики к объективной оценке преимуществ украинского варианта Нового шелкового пути.

Цена транзита

Наш маршрут не будет дешевле сухопутного варианта транзита из Китая в Европу через Россию, с этим необходимо просто

смириться, не создавая различные комиссии. Нам надо пересекать два моря и территории нескольких государств. Объективно этот маршрут будет дороже. В то же время наш маршрут расположен южнее, и это может быть предпочтительней для перевозки определенных категорий грузов, которые не переносят зимние температурные режимы Северного Кавказа и России. Кроме того, украинский маршрут может иметь преимущества доставки грузов в Центральную Европу, особенно учитывая, что украинская железная дорога имеет соединение с несколькими ветками широкой колеи, которые заходят на территорию Европы. Например, ветка широкой колеи на территорию Польши, на терминал Славков. Эта ветка стала причиной того, что сейчас польская железная дорога активно участвует во всех проектах Шелкового пути.

По нашему маршруту могут двигаться не только транзитные грузы между Китаем и Европой, но и грузы в Грузию, Азербайджан и Казахстан, которые ведут активную торговлю с европейскими государствами и стремятся к тому, чтобы такая торговля не зависела от России. Кроме того, на нашем маршруте есть достаточно развитая портовая инфраструктура, у самой Украины есть паромы и опытный национальный перевозчик.

На других альтернативных вариантах маршрута «Нового шелкового пути» присутствует один существенный недостаток – нет конкуренции на рынке транспортно-экспедиторских услуг. Альтернативные варианты маршрута продвигаются на рынок через совместные предприятия и консорциумы, которые учреждаются либо непосредственно министерствами, либо железнодорожными администрациями. На других вариантах назначаются операторы маршрутов, которые продают сквозные тарифы, формируемые на льготных условиях уже конечным потребителем этих услуг.

Фактически на альтернативных маршрутах работает сегодня административно-командная модель, которая не способна эффективно функционировать в рыночных условиях. Если воспользоваться пониманием этого недостатка и построить на нашем маршруте другую схему управления, у нас появится шанс на успех.

Стать архитектором перевозки

Мы предлагаем направить усилия чиновников нашей транспортной отрасли на продвижение идеи либерализации рынка транспортно-экспедиторских услуг по всему маршруту Нового шелкового пути с участием Украины. Необходимо обеспечить максимально широкий доступ любого экспедитора или грузовладельца к тарифам, которые устанавливаются железными дорогами, портами и судоходными компаниями по этому маршруту, причем не только к сквозным тарифам, что сейчас активно предлагается. Необходимо позволить любому экспедитору стать архитектором перевозки и принять участие в борьбе за клиента. Конкуренция станет стимулом для повышения качества транспортно-экспедиторских услуг на украинском маршруте Нового шелкового пути и позволит максимально широко информировать рынок о существующих тарифных условиях и преимуществах. Результатом конкуренции станет снижение сервисных тарифов, повышение качества транспортных услуг, новые грузопотоки и новые технологии перевозок.

Что касается текущих проблем работы черноморских паромных переправ, то здесь есть над чем поработать. Сегодня паром в портах обрабатывается в среднем 18 часов, этот же паром, работая на Балтике, обрабатывался за 5,5 часа. Проблема в системе управления. Работа организована так, что пересменки идут по два часа, нет нормальной связи между судном и диспетчерской ж/д станции и так далее. Если эти проблемы решить, то можно уменьшить время обработки до 7-8 часов. Тем более что в советское время паромы «Герои Шипки» и «Герои Плевны», работавшие на варненском направлении, обрабатывались за 8 часов в Ильичевске.

Вторая проблема – отсутствие бункеровки топливом и в Черноморске, и в Потти, Батуми. Мы каждые четыре рейса вынуждены отвлекаться либо на рейд порта Констанца, либо на рейд портов Кавказа, либо менять паромы между линиями, чтобы они заходили для бункеровки в Стамбул.

Если бы этих проблем не было, то паром мог бы делать круговой

рейс на грузинском направлении за четверо суток. При наличии трех паромов – это почти каждый день отход. Этого вполне достаточно, чтобы закрыть потребности в перевозках, которые сегодня существуют, и еще иметь 40% резерв.

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

МИУ ликвидирует Институт последипломного образования

Константин Ильницкий, Основатель журнала «Порты Украины».

Странно, что это событие произошло без особой огласки. В апреле 2017 года на аукционных торгах был продан в порядке приватизации как единый имущественный комплекс расположенный в Одессе Институт последипломного образования специалистов морского и речного транспорта (ИПО МРТ).

Продан примерно за 55 млн грн частному предприятию «Модуль» с «пропиской» в г. Черноморск. Если учесть, что институт размещается в центре Одессы в здании общей площадью порядка 8500 метров, то можно позавидовать удачности покупателей. Им эта площадь обошлась в 6470 грн за квадратных метр, что примерно в пять раз дешевле рыночной цены. А помимо квадратных метров там были и другие активы, в том числе более 2 млн грн на счету института.

Правда, покупатели сами подпортили свою удачу, задержав оплату, за что были оштрафованы Фондом госимущества на 11 млн грн. Но это, как говорится, их проблемы. А то, что покупали именно квадратные метры, а не институт, было ясно уже из самих условий договора. Штат заведения сохранялся только на полгода, а профиль его деятельности – на год.

Но не дожидаясь этих сроков, 10 октября 2017 года региональное отделение Фонда госимущества Украины по Одесской области издало приказ в связи с проведенной приватизацией о ликвидации юридического лица ИПО МРТ путем реорганизации и присоединения его к покупателю – частному предприятию «Модуль».

Остается вопрос к Министерству инфраструктуры, в ведении которого ранее находился Институт последипломного образования. Кстати, вовсе не дотационное заведение. Его прибыль по итогам 2016 года была на уровне 3,5 млн грн. Зачем такая приватизация? В чьих интересах она сделана? Вам не нужно учебное заведение, занимающееся повышением квалификации работников морского и речного транспорта? Если оно недостаточно хорошо делает свое дело, может, нужно его поправить, но зачем же уничтожать?

Источник: <http://ports.com.ua>

Валентина Михайлова. Соседи по морю: от Стамбула до Трабзона

Как Турция развивает транспортную инфраструктуру Черноморья

В последние годы интерес к созданию морского бизнес-сообщества Черноморья, похоже, окончательно угас. Об энтузиазме, с которым в середине 90-х прошлого века создавались международные транспортные проекты, совместные ассоциации,

прокладывались морские коридоры и даже формировались банки, напоминают пока проекты ТРАСЕКА и ОЧЭС в силу живучести их бюрократического аппарата. Дело тут и в политике, и в разных уровнях экономики, и в коррупции, и в той же бюрократии... Каждая из стран пошла своим путем. Сложно сказать, что из перечисленного подорвало отношения больше.

Сложная судьба маршрута

Сегодня у паромного комплекса в Черноморске можно заметить стоящий в отстое небольшой паром «Каледония». Украинская компания «Укрферри» в конце прошлого века приобрела судно, подняла на нем украинский флаг и первой на Черном море сделала прорыв в грузо-пассажирских перевозках. «Каледония» много лет успешно соединяла Одессу со Стамбулом, пока приносящий живую копейку проект не вызвал интерес у кого-то на берегу. Судно не выпускали полтора года под разными предлогами, ожидая взятки... Так и сгинула линия.

«Укрферри» понадобилось несколько лет, чтобы возобновить перевозки в Стамбул из Черноморска. Сначала создали железнодорожно-автомобильную переправу до порта Дериндже, что в Измитском заливе, но могли возить только грузы. Возможность доставлять пассажиров в Турцию морем появилась после открытия в начале 2017 года таможенно-пограничного терминала в порту Хайдарпаша, расположенного на азиатском берегу Босфора.

В пресс-релизах компании сообщается, что созданы комфортные условия для пересечения турецкой границы, в том числе для любителей авто- и мототуризма. В этом убедилась группа украинских журналистов, которая в июле этого года первой отправилась исследовать новый для украинских путешественников маршрут вдоль черноморского побережья Турции от Стамбула до Трабзона.

Другой мир

Мы получили паспорта со штампами прямо на борту, сошли на берег и начали было искать пропускной офис, памятуя количество

проверяющих на украинской переправе, которые по несколько раз поштучно считали пассажиров, тщательно записывали данные в бумажки... Но Турция – это другой мир. По степени экономических свобод – западный. По качеству услуг и улыбок – восточный (вы только скажите, что хотите).

Маршрут, в организации которого участвовали СК «Укрферри», Министерство культуры и туризма Турции и старейший турецкий туроператор VIP tourist, назван «Один weekend – две страны». Автомобильное путешествие по побережью «закольцовано» морскими линиями «Укрферри»: сначала из Черноморска в Стамбул, в конце пути из Батуми – в Черноморск. Так что можно говорить о трех странах: один день в сегодняшнем Батуми тоже много стоит.

Скажу сразу, путешествие вдоль Черного моря длиной в пять дней (2000 км, 20 городов) заняло в моем рейтинге лучших маршрутов (а путешествовать я люблю) одно из первых мест. Я бы возвращалась в каждый город и городок еще и еще, с наслаждением наблюдая, как густо вплетаются в современную жизнь этой части Малой Азии звуки, краски, линии зданий и аромат культур древних народов, населявших эту территорию как минимум 20 тыс. лет назад. Турки – отличные хранители времени.

В этом регионе находились Хеттское царство, Лидийское царство, Мидия, государство Ахеменидов, Великая Армения, Киликия, держава Александра Македонского, государство Селевкидов, Понтийское царство, Пергам, Древний Рим, Византия, Конийский султанат, Османская империя... Государственные образования рождались, развивались и гибли под натиском новых завоевателей, оставляя после себя памятники и образцы древних цивилизаций, культуры и быта.

Здесь родились философ Диоген Синопский, первый географ Страбон Амасийский, османские султаны. Здесь за свои идеалы боролись и умирали Ганнибал, Георгий Победоносец. Здесь воевали амазонки, рождались мифы и легенды, вошедшие в культурную сокровищницу человечества.

Несмотря на обилие достопримечательностей, регион малоизвестен соседям по морю, говорили во время встречи с журналистами директор Восточно-Черноморского туристического объединения «Турсаб» Суат Гюркок и представитель Министерства культуры и туризма Турции Али Айвазоглу. В такие причерноморские города, которые являются памятниками истории, как Кастамону, Синоп, Амасья, Самсун, Трабзон, Ризе, Гиресун, в основном приезжают турецкие туристы. В последние годы растет популярность этого края среди иностранцев. Их привлекают отличные дороги, комфортные отели, гостеприимство местных жителей и, конечно, богатое историческое прошлое. Есть большие перспективы в развитии гастрономического, медицинского и паломнического туризма.

Добавлю, что каждый город на побережье имеет свои марины, путешествие на яхтах будет так же комфортным и незабываемым. К слову, осенью, когда начнется сезон цитрусовых, а девственные леса, что тянутся вдоль всего побережья, оденутся в багрянец, можно отправиться в путешествие из Черноморска через Самсун. В это время начинает сезонную работу еще одна линия «Укрферри».

Как быть счастливым

Пророк Мухаммед учил: «Хочешь быть счастливым – не сравнивай себя с другими». К концу первого дня путешествия мы стали несчастными.

Дело было даже не в том, что в Турции, в развитие слабой экономики которой в 90-х вкладывали миллионы долларов наши «челноки», сегодня минимальная зарплата раза в четыре выше украинской, а минимальная пенсия – в семь раз. Тут, скорее, дело было в понимании роли государства в современной (рыночной) жизни.

В Турции она классическая. Частный бизнес зарабатывает деньги, а государство делает все, чтобы частный бизнес зарабатывал как можно больше и быстрее развивался. Поэтому государственные средства идут на развитие инфраструктуры, которая подстегивает

развитие частного бизнеса. Такой себе круговорот интересов в системе жизнеобеспечения страны.

Пример – идея создания автомобильного кольца вокруг Черного моря. Ее в 90-х инициировали турецкие автоперевозчики, которые сухопутным путем возили товары из Ирана и т. д. Проект должен был обеспечить не только строительство качественных дорог вдоль всего черноморского побережья, но также визовые и тарифные преференции для «кольцевых» перевозок. В Украине об этом говорили много, как всегда. И результат – как всегда. Украина своим транзитным шансом не воспользовалась.

А турки идею не оставили и на протяжении всех бесполезных переговоров с соседями через море строили дороги – дорогостоящие, потому что зачастую приходилось пробивать туннели в Понтийских горах, иногда не в один километр. Теперь проект называется «Черноморская дорога» и подразумевает строительство не только автобанов, но и железной дороги. Магистрالی от Карса на востоке (к нему уже готова железнодорожная линия из Баку через Тбилиси) протянутся вдоль северной границы Турции и далее на западное побережье, пройдут по территории Болгарии, Румынии до Украины. В связи с этим проектом решено было даже построить третий мост над Босфором и первый в мире межконтинентальный мост, по которому пройдут поезда.

Мост официально открыт год назад, назван в честь султана Явуза Селима, имеет длину основного пролета 1,4 км (общая протяженность – более 2 км), ширину 59 м, высоту опор 322 м. У моста восемь полос автомагистрали, две железнодорожные колеи. В комплексе с новым мостом была открыта автострада. Общая стоимость – \$3 млрд. Уже говорят, что это часть грандиозного проекта, который продолжится строительством нового аэропорта и канала от Черного до Мраморного моря, в обход Босфора.

Все эти проекты разрабатываются в ожидании грузов по возобновленному Шелковому пути. Трасса, по которой мы ехали, – его часть. В ближайшие пару лет участники проекта должны

достигнуть цели – организовать поезд грузов и пассажиров сухопутным путем от Южной Кореи, Китая до Лондона. Турция сейчас на завершающем этапе достройки дорог, мостов и туннелей.

Три года назад под этот проект построен самый глубокий (60,5 м) подводный автомобильно-железнодорожный туннель «Мармарай» длиной 13,6 км под Босфором. Общая стоимость проекта – 3,3 млрд евро. Пока он работает как подводное метро, но идет подготовка к принятию грузов по железной дороге, в итоге число пассажиров вырастет до 1,5 млн в сутки. «Восточный экспресс», когда-то соединявший Константинополь с Францией, получит новую жизнь. Страна – деньги за транзит и использование дорог. Настоящий хозяин знает главный закон рынка: сделай хорошее предложение – и появится спрос.

Туризм составляет пятую часть ВВП Турции. В это тоже продолжают вкладывать, желая сделать всю Малую Азию (она того стоит) Меккой для туристов со всего мира. Цель – дать рабочие места депрессивным регионам. Для этого, например, развивают городскую инфраструктуру. Практически во всех городах северного побережья организован хороший доступ к берегу. Скалы, крепости на них, когда-то нависавшие над морем, ушли вглубь. Огромные пологие площади созданы искусственно, насыпным способом. За государственные (не городские!) деньги. Это места для парковых зон, детских площадок, прогулок граждан (пляжи есть, но на них не принято купаться). На намывных землях строят аэродромы. Взлетная полоса вдоль моря может обеспечить большой поток пассажиров. В Трабзоне (300 тыс. жителей), к слову, самолеты садятся и взлетают каждый 15 минут.

Нормальная общепринятая роль государства. Не без коррупции здесь, конечно, но тоже классической. Хотя, поговаривают, пример постсоветских стран в этом вопросе становится все заразительней. А жаль.

Турция как мировой хаб

С транспортной инфраструктурой Малой Азии, которая представляла экономический интерес многих народов, Турции повезло. Две тысячи лет до нашей эры здесь проходила западная ветка Шелкового пути. Товар шел из Пекина до Эфеса на Эгейском море. Позже к организации хорошего сообщения подключились персы, захватившие эти территории в VI веке до н. э. Они проложили хорошие дороги до самого малого города, чтобы и в зной, и в стужу ими могли пользоваться древние налогоплательщики. Во времена Александра Македонского для быстрого продвижения легионов много строили дорог. Их называли царские, и они были прочнее нынешних асфальтовых.

В Византийский период дороги тоже поддерживали в хорошем состоянии. А вот в Османской империи предпочли пользоваться имеющимися коммуникациями без каких-либо значительных вложений. К началу XX века, моменту основания республики, в Турции практически не было современной транспортной инфраструктуры. А она как страна с очень разнообразным климатом и рельефом (на севере – Понтийские горы, на юге – Таврические) очень нуждалась в торговых (и не только) связях между населенными пунктами. Во времена Ататюрка началось строительство дорог с помощью итальянских специалистов. Качество этих дорог позволяет ими пользоваться до сих пор.

Одна из первых железнодорожных веток – Восточноевропейский экспресс – построена в конце XIX века и вела во Францию. Позже построили железную дорогу от Стамбула до Мекки, прежде всего, чтобы защитить паломников от арабских бедуинов, грабивших караваны. Потом строилась ветка от Анкары через Карс до Армении. Интерес к железным дорогам пропал при установлении республики. Их представители правых партий почему-то посчитали символом коммунизма и способом распространения вредных идей.

В начале XXI века в стране активно строятся дороги для скоростных поездов. На это подвигает активизация экономической жизни страны, прежде всего западной части, вызванная этим миграция населения и чрезвычайная загруженность таких крупных аэропортов, как Анкара и Стамбул.

Скоростной экспресс длиной 450 км связал Стамбул (18 млн жителей), Измит, Эскишехир и Анкару (5 млн). Позже появилась ветка из Анкары до Конье (2 млн): около 620 км, скорость – до 300 км/ч. Кстати, Конья – один из древнейших городов на земле и единственный, в котором жизнь не прерывалась с момента создания. Город связан с именами св. Павла, Омара Хайяма, философа Платона... Теперь желание махнуть туда осуществляется намного быстрее. Причем сделать это можно, заехав в Турцию со стороны Болгарии или Греции: от Эдирне (здесь болгаро-половецкие войска нанесли полное поражение крестоносцам) строится ветка на Стамбул. Таким образом, будет создана сеть скоростных железных дорог, соединяющая западную и центральную часть Турции, а через Мармарай и мосты – с Европой до Лондона. К этим магистралям подключатся маршруты из Азии. Турция станет большим мировым грузовым и пассажирским хабом.

Все просто. Надо создать инфраструктуру и выгодные условия, а свободный рынок сам захочет так распорядиться, чтобы пассажиры и грузы потекли по маршрутам, нарисованным правителями в интересах своей страны. Впрочем, процесс этот взаимосвязан.

Порты изумрудного пояса

Роль бизнеса особенно зримо видна в Турции, где региональные Торговые палаты имеют особый статус. Фактически это бизнес-клубы, попасть в руководство которых может только тот, чей бизнес развивается наилучшим образом (объемы не имеют большого значения). Через Торговые палаты лучшие представители бизнеса получают возможность диктовать свои условия и требования власти. Многие инфраструктурные проекты возникали и реализовывались при настойчивости и непосредственном участии частного капитала. Самый яркий пример – частный мост, построенный через Измитский залив.

Измит (древняя Никомедия с захватывающей историей) находится в 85 км от Стамбула и является вторым по мощи логистическим и промышленным центром страны. Это место, где есть спрос на рабочую силу, например на автомобилестроительных заводах Ford,

Honda, Hyundai. Вдоль побережья на километры растянулись территории текстильных, нефтеперерабатывающих, металлургических, химических предприятий... Неудивительно, что реальная численность города – несколько миллионов. И приток жителей продолжается.

Вместе с промышленностью растет и количество портов. Сегодня в Турции насчитывается 54 порта, без учета мелких пристаней и причалов, где также осуществляется перегрузка. В этом смысле показателен Измит. Фактически каждое предприятие тут имеет свой выход к морю и портовую инфраструктуру. Минимизация затрат на дополнительные перевозки через «большие» порты в итоге приводит к разукрупнению портов, уменьшает влияние тех, что когда-то играли роль «главных» морских ворот региона. Процесс усилился с завершением приватизации всей портовой отрасли страны.

Идея построить мост для перевозок с одной стороны Измитского залива на другую также возникла из желания промышленников сократить затраты на перевозки. Мост Османа Гази (основатель Османской империи) был открыт год назад и стал четвертым по длине подвесным мостом в мире. Высота опор – 252 м, ширина – 36 м, общая длина – 2,7 км, подвесная часть – 1,6 км. Проект полностью реализован и профинансирован частным сектором.

Но частный мост – важная составляющая государственного проекта строительства трассы, пролегающей через промышленные районы (в том числе Измир, Бурсу и др.) с населением 38 млн человек. Это почти половина численности населения Турции. Стоимость моста и дороги составила \$9 млрд. Бизнес возвращает затраты, сделав проезд по мосту платным, государство – через возросшие налоги. Ведь бизнес стал зарабатывать больше, сократив путь до Стамбула с 9 до 3,5 часов.

На открытии моста Османа Гази президент страны рассказал о том, что правительство ведет подготовку к строительству еще одного грандиозного моста – через пролив Дарданеллы в Чанаккале.

Очевидно, что развитие портов в причерноморском регионе идет в соответствии с теми же принципами. По побережью, окаймленному изумрудным поясом гор и лесов, у городов расположились небольшие причалы и пирсы. Черноморские порты не страдают гигантоманией и мягко вписываются в городские пейзажи. Ряд портов, перевалка которых значительна по объемам, например Самсун, Трабзон, имеют несколько отдаленных друг от друга терминалов, не перегружают городскую инфраструктуру.

Основная номенклатура – насыпные грузы, железная руда, уголь, зерно, лес. В основном то, в чем нуждаются население и предприятия побережья. Основные поставщики – Украина и Россия. Надежда развиваться за счет роста перевозок генеральных грузов, в том числе контейнеров, с турецкими товарами народного потребления не оправдалась. Интерес к ним в той же России и Украине упал по сравнению с началом 90-х. Ряд паромных линий, связывавших, например, Скадовск, порты Крыма, Сочи, по разным причинам прекратили свое существование.

Нестабильная политическая ситуация в Черноморье резко просадила экономику региона. Здесь говорят о кризисе 2015 года, последствия которого продолжают ощущаться до сих пор.

В буклете, подаренном мне хозяином порта Трабзон Гюрканом Уста (к слову, он фармацевт по специальности, к портовой отрасли не имеет отношения. Просто купил порт, построил в центре города гостиницу своего имени, имеет другие значительные активы) указано, что порт с момента приватизации в 2003 году увеличил свою пропускную способность до 16 млн тонн, в том числе 500 TEU в год. Насколько это реально, сложно сказать. Но, по словам, Гюрана Уста, все инвестиции хорошо окупались еще два года назад. Порт работал практически в полную силу за счет приема больших пассажирских лайнеров. Причем многие круизы продлевались из Стамбула только до Трабзона, настолько эстетически, экологически и исторически интересна эта древняя столица Понтийского государства.

Теперь круизники в Черное море не ходят из-за политической

нестабильности в бассейне. Все соседи по морю потеряли этот источник дохода. Что делать? В Трабзоне я услышала от начальника пассажирского терминала порта желание реализовать давнюю идею – организовать круговой круиз по Черному морю для туристов, живущих в регионе. Огромный рынок. Интересное познавательное путешествие. Турки готовы зафрахтовать теплоход... Есть подозрение, что они это так и сделают. С нашими туристами, но без наших портов...

А ведь нет лучшего лекарства против войн и агрессии, чем торговля, свободный бизнес и путешествия.

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