

Н. Перстнева. На грани банкротства. Сможет ли госстивидор «Черноморск» преодолеть кризис?

ГП «Морской торговый порт «Черноморск», некогда занимавшее лидирующие позиции на рынке, сегодня, по заявлению руководства предприятия, на грани банкротства. Кроме паромной переправы все подразделения работают в убыток. Долги – огромные. Часть имущества – арестована. Что привело к такому плачевному состоянию крупнейшее предприятие страны, сможет ли государственный оператор и дальше, учитывая его нынешнее положение, выдерживать конкуренцию на рынке стивидорных и буксирных услуг и какая судьба ждет почти трехтысячный коллектив, учитывая политику государства, направленную на передачу терминалов ГП «МТП «Черноморск» в частные руки? «Порты Украины» пытались разобраться в непростой ситуации, которая сложилась в порту.

Жесткая конкуренция как одна из причин потери грузов

Как вытекает из финансового плана ГП «МТП «Черноморск» на 2021 год, одна из главных причин сложного положения предприятия – это слишком высокий уровень конкуренции между стивидорными компаниями на фоне избытка портовых мощностей. В этой ситуации государственному стивидору сложно конкурировать с частными компаниями, которые более мобильны и адаптированы к работе в рыночных условиях. При этом не только привлечение нового грузопотока, но и сохранение существующих объемов – задача для госстивидора не из легких.

Взять, к примеру, зерно и руду. Переработка этих грузов в украинских портах занимает самые высокие позиции. Однако ГП

«МТП «Черноморск» уже не может конкурировать на равных со специализированными зерновыми терминалами. Госстивидор переваливает зерно вариантом кран – судно в отличие от современных комплексов, которые располагают новейшим оборудованием, станциями для выгрузки вагонов-зерновозов и автотранспорта, силосами для хранения зерна и в итоге имеют низкую себестоимость.

Что касается руды (продукции одних и тех же украинских горно-обогатительных комбинатов), то сегодня она отгружается на морские суда типа кейпсайз, для которых нужны глубоководные причалы. В итоге объем экспортного железорудного сырья, который шел через ГП «МТП «Черноморск», был переориентирован на глубоководный порт «Пивденный».

А в мае 2020 года специализированный комплекс по переработке руды госпредприятия и вовсе был передан в аренду сроком на 25 лет ООО «Боконти Украина» (причалы № 9,10).

Устаревшее оборудование и недостаточные глубины для обработки крупнотоннажных судов типа панамакс на полную осадку и кейпсайз – вторая главная причина потери грузопотоков. По данным ГП «МТП «Черноморск», самый глубоководный причал № 1 имеет глубину всего 12,6 м.

В 2020 году в порту была разработана схема частичной загрузки балкеров типа кейпсайз грузом в количестве 80-90 тыс. тонн через баржи-проставки ДМ до осадки 14 м с последующим судозаходом в ГП «МТП «Южный» и догрузкой до осадки 19 м (полной грузовместимости более 175 тыс. тонн). Но эта схема может работать лишь при установлении определенного размера портовых сборов для двойного судозахода. В противном случае судовладелец получает два дисбурсментских счета от АМПУ за заход судна в два порта. Для грузовладельцев это экономически невыгодно, поэтому предлагалось суммарную стоимость двух таких судозаходов для обработки на причалах двух государственных стивидоров сделать не выше стоимости одного захода судна в порт «Пивденный» – распределение оплаты между ними

планировалось осуществлять пропорционально количеству загрузки груза в каждом из двух портов.

Проблему могли решить путем предоставления 75% скидки на все виды сборов в случае двойного судозахода – вначале в порт «Черноморск», а затем для дозагрузки в «Пивденный». Однако она так и не была решена, поэтому отправители – ООО «Метинвест-Шипинг», ЧАО «АрселорМиттал Кривой Рог», Холдинг Ferrghro, а также транзитеры руды – используют модель накопления груза в порту «Пивденный» с последующей погрузкой на глубоководных причалах № 5,6 ГП «МТП «Южный».

К этому стоит добавить и наболевшую проблему с железнодорожной составляющей в стоимости доставки груза, которая у порта «Черноморск» значительно выше, чем у других портов «Большой Одессы». Так, если сравнивать с ДП «МТП «Южный», то разница стоимости доставки железнодорожным транспортом одного вагона с импортной никелевой рудой, по данным ГП «МТП «Черноморск», составляет 4 068 грн за тонну, или \$2,14. При этом ставка переработки навалочного груза в портах колеблется в пределах \$4,5 за тонну. То есть это около 50% стоимости перевалки груза.

Госпредприятие не раз обращалось в Министерство инфраструктуры Украины (МИУ) с просьбой выровнять стоимость перевозки грузов между портами Большой Одессы. Но государственному оператору было отказано на основании сложного финансового положения «Укрзалізниця». Хотя эта проблема касается всех грузопотоков, которые следуют через порт «Черноморск».

Следующая причина потери грузопотоков – передача в частные руки (в основном в аренду) мощностей, которые находились в оперировании госстивидора. За последние годы количество частных компаний, арендующих терминалы в порту Черноморск, выросло в разы. Как следствие, произошло перераспределение объемов грузопотоков в пользу частных структур. Фактически в оперировании ГП «МТП «Черноморск» сегодня осталось лишь 30% общей территории порта.

В аренду были переданы: терминал №2 (тылы причалов № 7,8,9) компании ООО «Европиан Агро Инвестмент Юкрейн»; терминал №3 (тылы причалов №12,14,15,17) ООО «Транс-Сервис», ООО «Трансгрейнтерминал» и ООО «Трансбалктерминал»; терминал № 4 (тыл причала №22) ООО «Еко Ресурс Холдинг»; специализированный комплекс по перевалке рудных грузов (тыл причала №10) «Боконти Украина» (ныне ООО «Рисоил Руда»); база наливных грузов – ООО «Ексим Оил» (ныне ООО «Рисоил Руда»).

Словом, госстивидору в порту Черноморск груз сегодня достается по остаточному принципу. Так считает руководство предприятия и так вытекает из всего комплекса вышеперечисленных проблем.

В итоге объемы перевалки груза с каждым годом падают все ниже и ниже. На 2021 год объем обработки грузов силами и средствами ГП «МТП «Черноморск» запланирован на уровне 4,03 млн тонн, частными стивидорными компаниями – 4,1 млн. В сумме – 8,1 млн тонн. Это на 3,2 млн (28,2%) меньше плана 2020 года. Для сравнения, в 2013 году ГП МТП «Черноморск» перевалил 13,1 млн тонн. Что касается финансовых показателей, то валовая прибыль запланирована в размере 15 млн грн, а чистый финансовый результат – на уровне 0,3 млн грн.

Но даже эти показатели оказались для предприятия неподъемными. Как показали итоги первого полугодия, ГП «МТП «Черноморск» вместо прибыли получило огромные убытки. Финансовый результат составил минус 173,4 млн грн. Валовая прибыль снизилась на 53%. Доходность подразделений сократилась на 67%. Все подразделения порта, кроме паромной переправы, работают с убытком, включая портофлот. Объемы погрузочно-разгрузочных работ упали на 54%, объемы перевалки сократились на 25% (до 1,747 млн тонн), доходы от стивидорной деятельности уменьшились на 82%. Кредиторская задолженность составила более 230 млн грн. Часть недвижимого имущества порта арестована. Остатки на расчетном счете и в кассах предприятия снизились до исторического минимума – 7,4 млн грн. Разница между доходами и расходами ежемесячно составляет минус 42 млн грн. При этом только на фонд заработной платы необходимо ежемесячно выделить

28-32 млн грн без учета налогов.

Меры, которые предложил директор

Вернувшись в июле этого года к своим обязанностям и. о. директора ГП «МТП «Черноморск» Александр Попов (отстраненный от должности в ноябре прошлого года на период проверки финансово-хозяйственной деятельности предприятия) пообещал коллективу не допустить остановки порта, накопления долгов по зарплате и банкротства предприятия.

Попов напомнил, что, приняв порт в 2019 году с убытком 177 млн грн и долговыми обязательствами на сумму 247,6 млн грн, он последовательно реализовывал антикризисный план, увеличивая доходы и жестко сокращая расходы, в том числе и за счет непопулярных в коллективе решений. В итоге девять месяцев 2020 года предприятие закончило с валовой прибылью 19,08 млн грн. Большая часть основных мощностей, включая портовый флот, была доходной и генерировала оборотные средства, а убытки сократились в 4,2 раза, до минус 42,3 млн грн. Остаток средств на расчетном счете составлял 116,12 млн грн (неснижаемый остаток трехмесячного фонда оплаты труда). При этом большая часть долгов (более 180 млн грн) была погашена и реструктурирована, что позволило избежать арестов счетов и обременений на имущество порта по искам кредиторов.

В этот раз с целью стабилизации финансово-экономического состояния Попов в своем обращении к трудовому коллективу сообщил, что им разработан план мероприятий по выведению предприятия из финансового кризиса. Для этих целей проведена реструктуризация части долгов на сумму более 92,8 млн грн. Подготовлены обращения к кредиторам по рассрочке долговых обязательств. Активизирована договорная компания по увеличению грузооборота на 2021-2022 маркетинговый год. Ведется работа по возвращению доли буксирных услуг в акватории порта. Произведены выплаты задолженности по НДС для разблокировки доходных счетов.

Попов также пообещал пересмотреть программы оплаты труда и повышения части тарифных ставок для производственных подразделений (во избежание оттока ключевых специалистов и высококвалифицированных кадров) – но только в 2022 году. А пока, из-за отсутствия оборотных средств на выплату заработной платы и с целью оптимизации расходов, на предприятии временно, с 1 ноября 2021 года, вводится трехдневная рабочая неделя для части коллектива непроизводственных подразделений.

Руководитель порта призвал коллектив объединиться против возникших вызовов, не изменять своему предприятию и не развивать порты и терминалы-конкуренты. «Как руководитель могу гарантировать последовательный выход из существующих экономических проблем в первом квартале 2022 года», – заявил Попов в обращении к трудовому коллективу. Однако не все так просто.

Коллектив сегодня напуган грядущими сокращениями. Они уже начались – речь идет об увольнении примерно 1300 человек. На данный момент (третья декада сентября – ред.) в ГП «МТП «Черноморск» работают около 2800 человек. Но эта цифра меняется буквально каждый день. При этом одних сокращают, а других – принимают. Руководство порта не раз подчеркивало, что планируется постепенное проведение оптимизации структуры и штатной численности работников всех подразделений и отделов, а уменьшение численности планируется за счет перевода в частные компании. Однако полной ясности в этих вопросах нет. Но главное, нет уверенности и в том, что и сам Попов, который пребывает в статусе исполняющего обязанности, сможет сохранить свою должность. За последние пять лет в кресле директора побывало шесть человек.

Кадровая чехарда – это еще одна из причин нынешнего положения предприятия. Частая смена руководителей и их временный статус только усугубляют и без того сложное финансовое положение предприятия, которое четвертый год подряд работает в убыток.

В планах – концессия

В настоящее время, как известно, идет подготовка к передаче в концессию трех терминалов порта – первого, контейнерного и железнодорожно-паромного комплекса. Что будет с остальными подразделениями?

Даже портовый флот предприятия, насчитывающий шесть морских буксиров, работает в убыток. Хотя этим количеством можно обслуживать все суда, заходящие в акваторию Черноморского порта, и получать, по данным самого предприятия, свыше 200 млн грн в год. Но в последние годы услуги по буксированию судов начали предоставлять частные компании, у которых ниже себестоимость услуг. Частники, как поясняют в порту, предоставляют судовладельцам скидки на свои услуги и таким образом снижают долю государственного стивидора на рынке буксирных услуг. При этом у портофлота старые суда, нуждающиеся в капитальном ремонте. Плюс большие расходы на содержание береговой базы по их ремонту и большое количество персонала самого портофлота.

Но даже там, где есть ясность, в каком направлении двигаться, ничего не меняется на протяжении ряда лет. Яркий пример – социальная сфера. На балансе госстивидора до сих пор находятся три общежития, гостиничный комплекс «Моряк», а также выведенные из эксплуатации спортивно-оздоровительный комплекс «Радужный» и санаторий-профилакторий «Чайка», находящиеся в заброшенном состоянии у самого берега моря.

Надо отметить, что и с передачей объектов портовой инфраструктуры в частные руки тоже не все ладно. Самый свежий пример – расторжение договора аренды с ООО «Европиан Агро Инвестмент Юкрейн». Эта компания получила часть территории и имущества госстивидора в 2018 году сроком на 49 лет, обещав вложить \$250 млн, но свои обязательства так и не выполнила. В результате договор был расторгнут, остались долги перед портом, государством, по зарплате, и в придачу судебные разбирательства, которые сегодня могут стать препятствием для объявления нового конкурса для сдачи простаивающих мощностей.

Судебные процессы, связанные с передачей объектов порта частным компаниям в порту «Черноморск», уже стали притчей во языцех. Похоже, что и концессию поджидают те же проблемы вследствие неразумных управленческих решений.

Пока в стране запускали концессию и формировали инвестиционные проекты по Черноморску (речь о паромной переправе), в самом порту территорию паромного комплекса вместе с оборудованием передали в пользование частной компании. Договор был подписан 17 октября 2019 года между ГП «МТП «Черноморск» и ООО «Автологистика». Позже, 16 ноября 2019 года и 12 октября 2020 года, к нему были подписаны дополнительные соглашения. Причем второй документ был подписан уже после того, как был издан приказ Мининфраструктуры о подготовке паромного комплекса к концессии. В конечном итоге порт дал задний ход, но «Автологистика» обратилась в суд с требованием обязать госпредприятие выполнять свои обязательства по договору.

В общем, впереди – судебные разбирательства. К процессу уже подключилось Мининфраструктуры и судоходная компания «Укрферри». Порт «Черноморск» является базовым для работы их паромов.

Надо отметить, в данном деле ГП «МТП «Черноморск» является не только пассивным ответчиком. В феврале 2021 года он подал встречный иск в суд с требованием признать договор и первое допсоглашение прекращенным, а последнее – недействительным. МИУ вначале вступило в дело в качестве третьего лица, а затем подало отдельный иск к ООО «Автологистика» с теми же требованиями. Впоследствии к судебному процессу в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований, подключилась и СК «Укрферри». Отметим, ранее «Укрферри» заявила о своем желании участвовать в концессии паромной переправы. На данный момент все иски объединены в одно дело.

Мининфраструктуры не раз подчеркивало, что концессия паромного комплекса, а также контейнерного и первого терминалов в Черноморском порту, являются для государства приоритетными

инвестиционными проектами. Тем не менее, руководители госпредприятий в порту, видимо, считают по-другому.

Фото: facebook.com/ilk.uspa.gov.ua

В этой связи стоит напомнить судебную эпопею вокруг контейнерного терминала, который сегодня готовят к концессии. Судебные разбирательства, связанные с расторжением договора о совместной деятельности, растянулись на годы, что привело в конечном итоге к потере контейнерных грузов. Попытки ГП «МТП «Черноморск» вернуть к жизни свой контейнерный терминал мощностью 650 тыс. TEU в год, с возможностью приема и перевалки рефрижераторных контейнеров, успехом не увенчались. В сентябре этого года впервые за последние 13 месяцев госстивидору удалось обработать всего лишь один единственный контейнеровоз.

В данный момент территория терминала в основном используется другими операторами для перевалки генеральных и навалочных грузов. А госпредприятие всего лишь получает плату за пользование территорией и инфраструктурой.

Последнее решение суда по имуществу контейнерного терминала было вынесено в пользу госпредприятия. Но не факт, что и оно не будет оспорено, как все предыдущие, учитывая настойчивость бывших компаньонов порта.

Вообще, надо отметить, что в порту «Черноморск» явно дают зеленый свет для аренды – несмотря на то, что Стратегией развития морских портов Украины на период до 2038 года приоритет при передаче в частные руки государственных объектов портовой инфраструктуры отдан концессии как самой распространенной в мире формы государственно-частного партнерства.

Тяжелое финансовое положение, в котором оказался порт, – это следствие целого комплекса проблем. И конечно, результат деятельности последних лет, результат работы как самого предприятия, так и профильного министерства. И все это,

разумеется, не может не влиять на инвестиционную привлекательность Черноморского порта, который остается недооцененным.

<https://ports.ua/na-grani-bankrotstva-smozhet-li-gosstividor-s-chernomorsk-preodolet-krizis/>