

Що не так з критикою концесії порту Чорноморськ: розбираємо фейки та маніпуляції

На початку травня українське видання Telegraf в один день випустило дві статті з критикою проєкту концесії терміналів у порту Чорноморська. Гучні заяви про «звільнення портовиків» та «кулуарні обговорення» привернули увагу й інших ЗМІ схожого стибу: Факти, Гордон, УНІАН.

Чи керувала автором обох статей звичайна неосвіченість або більш цинічна мотивація – ми не знаємо. Однак хочемо доступно пояснити, чому такі заяви про концесію – це фейк і маніпуляція. USM розібрав маніпулятивні тейки з обох статей – у цьому нам допоміг директор Ukrainian Shipping Magazine Андрій Соколов.

«Процес передачі порту відбувається кулуарно, без публічного обговорення»

«Про конференцію в Варшаві на сайті Міністерства була одна згадка, і більше про неї відомство ніде не згадувало і не повідомляло про її перебіг та результати. Якби кілька експертів та блогерів не написали про цю подію, можливо, про неї ніхто з чиновників не повідомив би».

Презентація концесійного проєкту порту Чорноморськ відбулася публічно на інвестиційній конференції у Варшаві 24 квітня 2025 року. На заході були присутні понад 20 компаній з чотирьох континентів, включаючи світових лідерів у сфері портового управління. Проєкт був підготовлений за участі Міжнародної фінансової корпорації (IFC) та Європейського банку реконструкції та розвитку (EBRD), що забезпечує прозорість та міжнародний контроль за процесом.

Презентація проєкту концесії порту Чорноморськ на конференції у Варшаві, квітень 2025 року.

Щонайменше інформацію про цю конференцію Мінрозвитку поширило

у всіх своїх каналах комунікації, а численні ЗМІ (серед них і USM) розповіли про неї своїм читачам.

Крім того, Мінрозвитку регулярно оновлює інформацію щодо того, як просувається проєкт концесії. Нещодавно директор порту Чорноморськ В'ячеслав Безрук зазначив, що концесійний проєкт щодо Першого та Контейнерного терміналів перебуває на фінальній стадії підготовки. Об'єкти власності, які планують передати в концесію, дослідили за участі міжнародних партнерів. На основі техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) надали позитивний висновок про доцільність втілення проєкту.

Крім того, у процесі підготовки проєкту брали участь міжнародні партнери, що забезпечує відкритість та прозорість процедури.

«Українські компанії не можуть взяти участь у конкурсі через дискримінаційні вимоги»

Як повідомляє сам Telegram, концесійний конкурс передбачає наступні вимоги для учасників:

- 5-річний досвід управління аналогічними або більшими портовими терміналами за останні 15 років;
- досвід оброки вантажу 180 тис. TEU на рік;
- досвід роботи в міжнародній мережі контейнерних терміналів;
- володіння або управління щонайменше двома терміналами у двох різних країнах;
- досвід прямих або непрямих портових інвестицій у будівництво вантажообробної інфраструктури за останні 15 років у обсязі від \$50 млн та 180 тис. TEU на рік;
- спроможність інвестувати від \$50 млн і підтвердження такої суми на банківському рахунку.

«Попри те, що на конференції були присутні представники українських компаній, ці умови прописані таким чином, що взяти участь у концесії вони не зможуть, оскільки жодна з них не має досвіду управління портами у двох країнах. З іншого боку, іноземним компаніям навряд потрібні наші люди, байдуже, що вони на фронті чи все життя працювали у Чорноморську або є спеціалістами своєї справи.

Крім того, умови участі у конкурсі на концесію, які погодило українське міністерство, виглядають дискримінаційними по

відношення до українського бізнесу, який, все ж таки, має певний досвід, залучає портові збори, а також пережив і досі переживає російські атаки, втрачаючи людей і гроші, але попри все продовжує працювати в Україні, а не здійснив релокацію, скажімо, до Румунії».

Вимоги до потенційних концесіонерів, такі як досвід управління щонайменше двома терміналами в різних країнах та щорічна обробка 180 000 TEU, є стандартними для міжнародних концесійних проєктів. Це забезпечує залучення досвідчених операторів, здатних ефективно управляти портовою інфраструктурою та залучати інвестиції.

Йдеться не про дискримінацію, а про стандарт міжнародних концесій, аби інвестор мав досвід, кошти та ресурси для довготривалої модернізації. Ці вимоги аналогічні тим, що були при успішній концесії в портах Ольвії до повномасштабної війни, які були публічними і викликали інтерес саме з боку міжнародних операторів.

І, звісно, тези про «дискримінаційні» вимоги до українських компаній підкріплені емоційним забарвленням про «людей на фронті» та бізнес, який «попри все продовжує працювати в Україні».

За словами Андрія Соколова, правила і обмеження для концесіонерів передбачають, з одного боку, вибір відповідного оператора, аби він приніс інвестиції та досвід. З іншого – виключити вірогідність того, що конкурс буде прописаний під якусь конкретну місцеву компанію.

«Місцеві компанії зазвичай беруть участь у колаборації з іноземними, які проходять за критеріями. При цьому іноземці у вигляді місцевого партнера страхують місцеві ризики, а місцеві компанії отримують доступ до конкурсу. Це нагадує мені конкурси на розробку ТЕО від ЄБРР/IFC – там теж критерії для консалтингових компаній, під які не пройде жодна українська. Але вони беруть участь, у колаборації з тими, хто відповідає критеріям», – пояснює він.

Щодо поромного комплексу – скоріше за все, конкурс на нього матиме ті ж самі умови про досвід управління не менш за 5 років та відповідний вантажопотік. Українські компанії не

мають досвіду управління поромними комплексами, не рахуючи вантажопасажирського у Орлівці, який має інший формат.

«Вантажообіг 180 тис. TEU – це половина потужності одного фідерного причалу на рік. Це адекватна умова», – зазначив директор USM.

«Концесія – це прихована приватизація»

Концесія – це форма державно-приватного партнерства, за якою держава передає приватному інвестору право на управління об'єктом на визначений строк, при цьому зберігаючи право власності. У випадку порту Чорноморськ, концесія передбачає 40-річний термін управління з обов'язковими інвестиціями в інфраструктуру та збереженням державного контролю.

Як зазначали в самому Мінрозвитку, концесія має на меті забезпечити оптимізацію використання терміналів і активів порту Чорноморськ. А саме – збільшити використання недостатньо завантажених терміналів і активів порту, підвищити їх операційний потенціал шляхом доступу до приватного інвестиційного капіталу, досвіду управління приватного сектору та високої комерційної гнучкості.

«Не опубліковані умови концесії»

«Але організатори конференції, включно з ЄБРР та IFC, офіційно попередили учасників, що все, що вони там розповіли, не є остаточною пропозицією, а надана інформація не є точною, вона лише індикативна. Очевидно, про реальні фінансові умови тендерів ми дізнаємось лише тоді, коли буде оголошено конкурси».

Це стандартна практика для інвестиційних презентацій: до офіційного тендеру всі умови – попередні. Саме тому вживається термін indicative. Остаточні умови публікуються разом з оголошенням тендеру, як і в попередніх концесіях.

Зустріч команди Мінрозвитку із делегацією Міжнародної фінансової корпорації (IFC, International Finance Corporation).

«Працівників звільнять, соціальні гарантії не передбачені»

«Як з'ясувалось, майбутній орендар має довести кількість співробітників до 1240. Зараз же в порту залишилось 40 адміністративних працівників, середня зарплатня яких становить

10 000 гривень (250 доларів США) на місяць. Ще 110 захищені від звільнення чи скорочення через те, що вони призвані до лав Збройних сил України. Всі вони, звісно, мають отримати офіційні контракти з новим концесіонером, страховки, але загалом умови праці після здачі порту у концесію мають стати «не гіршими, ніж були» – не кращими, не середніми по країні, не ринковими, а саме не гіршими (тобто можуть бути такими саме). А скорочення та звільнення не можуть проводитись лише перші 5 років (термін концесії, до речі, становитиме 40 років). Іншими словами, ті, хто, наприклад, повернуться з армії, отримають ті самі 10 тисяч і прогнозовано звільняться самі через нікчемну зарплатню. Крім того, майбутній концесіонер отримає право відправляти працівників на пенсію достроково».

Цікаво, на яких фактах ґрунтується думка автора. Проєкт концесії вимагає найму не менше 1240 осіб. Це значно більше, ніж зараз працює в порту (близько 150). Це створення робочих місць, а не скорочення.

Крім того, концесіонер зобов'язаний забезпечити соціальні гарантії для працівників, включаючи дотримання колективного договору та соціальний захист.

Гарантії, по типу заборони звільнення протягом 5 років, – це захисна норма, не обмеження. А «дострокова пенсія» – це стандартне формулювання у трудовому праві для важких галузей, і про примусове «вигнання» не йдеться. Але автор розраховує, що його читачі зчитують емоційний меседж і не розбиратимуться, якою ситуація є насправді.

Андрій Соколов зазначив: який точний розподіл людей передбачається на два термінали, невідомо. Але людей на поромном комплексі й автотерміналі має бути багато. Скоріше за все, ці умови пов'язані із вимогами профсоюзів – аби усі існуючі співробітники перейшли на роботу до концесіонера.

«Концесія не має сенсу, бо два попередні порти не працюють»

Порівняння з Херсоном і Ольвією не релевантне. Ці порти не працюють через близькість до фронту та тимчасово окупованих територій, а не через саму концесію. Порт Миколаєва і без концесії так само не працює з початку повномасштабного

вторгнення РФ, адже російські війська обстрілюватимуть цивільні судна і екіпажі в регіоні, щойно отримають таку можливість.

Умови ж у Чорноморську зараз інші: порт працює, є запит на розвиток та інвестиції, і Україна має підтримку міжнародних фінансових інституцій (IFC, ЄБРР) для цієї угоди.

Україна має будувати інфраструктуру майбутнього навіть під час війни. Це інвестиція в післявоєнне відновлення.

Турецьке судно Kuruoglu-3, в яке влучили російські ракети. Порт Херсона, лютий 2024 року.

«І знов Коломойський»

«Тобто ще до того, як попередній орендар залишив порт, влада почала шукати нового. Можливо, справа в тому, що ТОВ “ЧРП” має зв’язок з Ігорем Коломойським, якого зараз переслідує влада і якого вивели майже з усіх державних компаній, на яких заробляв олігарх, як то на державній “Укрнафті”».

Автор довго і без зв’язку з темою описує судові справи проти Коломойського і попередніх операторів, хоча концесія порту Чорноморська не має жодного прямого стосунку до них. Нинішній процес концесії не пов’язаний із попереднім орендарем, активи якого перебувають під арештом. Судовий процес не впливає на можливість передачі інших терміналів.

Але, звісно, іноді достатньо додати у великий текст прізвище одіозного персонажа, аби переконати читачів, що «тут точно не все однозначно».

«Чому не держава керує портом?»

«І, нарешті, чому Адміністрація морських портів України, яка і є тією організацією, яка має керувати державними портами, не може виконувати ті самі функції, які покладає на концесіонерів? Очевидна відповідь – через брак коштів для інвестицій. Однак ми маємо інші приклади того, що державні компанії можуть бути успішними та прибутковими – Нафтогаз України і Укрпошта».

Чи коректно порівнювати «Нафтогаз України» та «Укрпошту» із Адміністрацією морських портів, яка від початку війни втратила п’ять портів у Криму, а після 24 лютого – ще три порти (не рахуючи тих, що не можуть працювати через небезпеку)? При

тому, що сам автор на початку своєї статті описував ситуацію з морськими портами України після початку повномасштабної війни, але маючи на меті не показати реальний стан речей, а згустити фарби в розповіді про «передачу порту Чорноморська приватникам».

Дійсно, в умовах повномасштабної війни держава не має коштів на інфраструктурну модернізацію терміналів. Саме тому оптимальна форма – це концесія: держава залишається власником, але не витрачає бюджетні кошти. Порти у багатьох країнах (Греція, Польща, США, Єгипет тощо) управляються через концесії – це міжнародна норма.

Трохи о проблемах концесії

Аби наша стаття не виглядала компліментарною, згадаємо і о проблемах концесії в Україні. Вони існують, але ЗМІ, ціль яких – лише посіяти зраду, про них чомусь не знають.

Андрій Соколов нагадав, що наразі причали у порту Чорноморська потребують інвестицій через їхній стан. Чи робитиме з цим щось інвестор, залежить від терміну концесії. Але ремонт причалу, якщо він передається у концесію, є нормальною практикою.

«Про 50 млн на рахунку – досить спірно, якщо це правда так. Підтвердити можливість інвестувати за рахунок своїх коштів або залучених – так, але зробити це можна різними способами, окрім того, щоб заморозити їх і тримати на рахунку. Великі компанії, можливо, мають резерв обігових коштів тощо, або нерозподілений прибуток. Але вимога підтвердити це саме “живими” грошима на рахунку – не розумна», – зауважив Соколов.

Відкритим залишається й питання, наскільки виправданою є концесія зараз, враховуючи триваючу війну і, відповідно, перелік зацікавлених інвесторів, які захочуть брати участь у конкурсі.

«І тут, можливо, варто поміркувати мізками, хто може отримати найбільшу вигоду від відсутності великої конкуренції на конкурсі, умов конкурсу, що не перегріті зростанням економіки і конкуренцією, а також для кого ризики в Україні, що воює, не такі страшні. Це будуть ті, хто вже і так “зарив у бетон” в Україні не один десяток мільйонів доларів із відповідним профілем діяльності.

Але і в цьому випадку теж немає інструкції. Може, саме вони покажуть приклад іншим, що в Україну можна і потрібно інвестувати, навіть під час війни», – резюмував Соколов.

<https://usm.media/shho-ne-tak-z-kritikoyu-konczesi%97-portu-chornomorsk-rozbira%94mo-fejki-ta-manipulyaczi%97/>