

Инвестиции в государственные порты: реалии и перспективы.

Морехозяйственный комплекс – это совокупность предприятий и организаций, расположенных на морском побережье страны, хозяйственная деятельность которых непосредственно связана с использованием морских ресурсов. Ключевым элементом морехозяйственного комплекса являются морские порты, на которых замыкается деятельность практически всех остальных предприятий и организаций, относящихся к комплексу. Морские порты являются основой морехозяйственного комплекса и основным фактором образования приморских городов.

Украина обладает достаточно мощным портовым потенциалом. На побережье Черного и азовского морей находятся 19 морских и торговых портов (Ренийский, Измаильский, Днепро – Бугский, Усть – Дунайский, Белгород –Днестровский, Илличевский, Одесский, Николаевский, Октябрьский, Херсонский, Скадовский, Евпаторийский, Севастопольский, Ялтинский, Феодосийский, Керченский, Бердянский, Мариупольский, Гениченский), а так же 11 портпунктов, и, кроме того, большое количество портов, пристаней, терминалов, принадлежащих предприятиям, не подведомственным Министерству транспорта и связи Украины. Все 19 основных морских торговых портов Украины являются государственными предприятиями. Этот их статус закреплен в Кодексе торгового мореплавания Украины. Но сегодня все чаще и чаще можно услышать разговоры о том что, пожалуй, единственным неприватизированным сектором остались государственные порты, и поэтому многие прогнозируют, что в скором времени этот сектор народного хозяйства окажется в эпицентре «приватизационных военных действий».

На сегодняшний день вопрос о приватизации портов отодвинут на задний план. Тем не менее, не стоит пренебрегать данным фактором, планируя стратегию развития портового хозяйства. Частные инвесторы заняли прочную позицию в развитии портового хозяйства страны. Частные терминалы ведут вполне успешную конкуренцию с государственными. А в государственных портах работают частные стивидорные компании. В своей практике мы, так или иначе, встречали не менее 7 различных схем сотрудничества государственного порта и частного капитала. Например: аренда – это один из первых шагов к приватизации портов. Профессионально грамотно составленный договор аренды может лишить государство возможности оказывать административное давление на арендатора и диктует взаимовыгодное экономическое сотрудничество.

За последние годы морскими портами были перечислены значительные средства в бюджет государства, но ответных капиталовложений в развитие портов не последовало. В связи с этим в настоящее время остро встал вопрос привлечения инвестиций в развитие портов. Транспортное министерство заявило об изменении своего отношения к частным инвестициям и призвало потенциальных инвесторов вкладывать средства в развитие портов. Так, были построены комплекс по переработке зерна в Илличевском морском торговом порту, комплекс по переработке минеральных удобрений в Николаевском морском (?) порту, в Николаеве на берегу Днепро - Бугского лимана открылся комплекс по перевалке калийных удобрений с причалом длиной 330 м и т.д. Даже в консервативное Постановление Кабинета Министров Украины «О портовых сборах» предусматривает негосударственный порт ЗАО «Николаевский калийный терминал».

Наиболее быстроразвивающимся направлением в работе портов стала переработка контейнеров.

Следует отметить, что с 2001 года, объемы мировых контейнерных перевозок увеличиваются в среднем на 10% ежегодно. Согласно данным независимой консультационной компании “Ocean Shipping Consultant”, подобная тенденция сохранится и в течение последующих 10-ти лет. Развитие сферы контейнерных перевозок немыслимо без совершенствования портовой инфраструктуры, способной удовлетворять потребности таких перевозок. Такой рост объемов контейнерных перевозок неизбежно приведет к нехватке портовых мощностей. Наиболее высоким, спрос на новые мощности будет в Азии - +63%. , в Европе потребность в новых мощностях вырастет на 45%.

Уникальность географического расположения Украины является неоспоримым фактом. Украинские порты имеют все возможности для полноценного участия в мировых транспортных потоках, обеспечивая транзит грузов в европейскую часть России, а также внутренний спрос

на обработку контейнеров в Украине. Помимо этого, в течение последних трех лет значительно увеличился объем контейнерных потоков между Украиной и другими странами Черноморского бассейна.

В 2005 году на существующих украинских терминалах было перегружено около 5,0 млн. т. контейнерных грузов (TEU – 600 000), из которых 98% прошли через Одесский и Ильичевский порты. Подобная тенденция сохраняется и в 2006 году. Следует должным образом отметить тот факт, что мощности этих портов, уже сейчас не справляются с объемами перевалки контейнеров.

Согласно с подсчетами и прогнозами государственных и международных транспортных организаций, в 2015 году поток контейнеров через украинские порты может составить около 10 млн. TEU. На сегодняшний момент, общая мощность терминалов составляет около 720 000 TEU, а потенциальная мощность, с учетом всех проектов развития – 1,5 млн. TEU. По данным Министерства транспорта и связи Украины, сейчас пропускная способность украинских портов не соответствует современным требованиям транспортного бизнеса.

С заявлениями о готовности инвестировать значительные средства в контейнерные терминалы в Украине выступили следующие международные транспортные компаниями:

- **A.P. Moller и Maersk Line** (Дания),
- **PSA HNN** (Бельгия),
- **CMA-CGM** (Франция),
- **HHLA International** (Германия),
- **Zim** (входящая в состав израильской Ofer Group).

Таким образом, можно, примерно следующим образом очертить перспективы развития морехозяйственного комплекса Украины, чтобы он мог получить и освоить эти инвестиции: программа максимум – приватизация портового хозяйства, а программа минимум – максимальное содействие развитию рыночных механизмов в пределах существующей формы собственности, например, сдача в аренду целостных имущественных комплексов морских портов.

Если мы не хотим, чтобы эти программы оставались лишь благими пожеланиями, необходима политическая воля нового руководства страны. Например, нормативное правовое обеспечение сдачи в аренду комплекса морского порта есть уже сейчас в наличии. Нами сопровождался проект заключения договора аренды целостного имущественного комплекса морского торгового порта, однако в начале 2004 года ни о какой политической воле со стороны руководства страны о заключении такого договора не могло быть и речи.

Общая сумма потенциальных инвестиций только в контейнерный бизнес в Украине превышает 700 млн. дол. США. Как свидетельствует наш опыт работы консультантами Европейского Банка реконструкции и развития по вопросам инвестирования портового хозяйства Украины, серьезные иностранные инвесторы только и ждут отмашки.

Международная юридическая служба

Украина, Киев – Одесса - Николаев,

www.murs.com.ua

© **А. Ходаковская**, 2006

Юрист

nikolayev@murs.com.ua