

Порты:

транзитный поток усыхает

Когда речь заходит о портовой инфраструктуре и объектах водного сообщения в целом, на ум приходят два примера. Первый — это Суэцкий канал, на расширение которого в сентябре 2014 г. было собрано в Египте более \$8 млрд буквально за несколько дней. То есть без иностранных банков, фондов и крупных инвесторов, не рискуя национальными интересами в отношении права собственности на канал. Второй пример — это Объединенные Арабские Эмираты. В этой стране всего два порта (Джебел-Али и Порт Рашид), причем первый — крупнейшая в мире искусственная гавань, способная принимать не только танкеры, но и генеральные грузы и контейнеры.

ОАЭ, по данным Индекса глобальной конкурентоспособности, входят в тройку стран с наивысшим качеством портовой инфраструктуры. Украина по этому показателю — 107-я, причем за последние пять лет она скатилась в рейтинге на 20 позиций. По уровню развития морских гаваней Украину можно сравнить с такими странами, как Сьерра-Леоне, Танзания, Парагвай, Никарагуа. Причин сразу две: низкое качество услуг и существенный рывок вперед конкурентов по Черному морю (например, румынский порт Констанца по грузообороту вошел в Топ-3).

Из 17 портов Черного моря Украина контролирует четыре (исключаем Крым), из пяти портов Азовского моря — два. Но если проанализировать объемы перевалки контейнеров портами других стран (намеренно исключаем из выборки страны с малым или большим населением), то показатель Украины — крайне низкий (см. «Трафик контейнеров...»).

Данные Госстата только усугубляют эту статистику: с 2008 г. по 2013 г. объемы обработки грузов украинскими портами сократились на 12%, или на 20 млн т. Конечно, можно списать это на посткризисное падение оборотов, но как тогда пояснить, что в Болгарии портовый трафик вырос с 20,9 млн т в 2008 г. до 22,1 млн т в 2012 г., в Польше — с 44,5 млн т до 48,7 млн т, а в Румынии — с 19,4 млн т до 23,9 млн т?

В целом, если рассмотреть срез по грузообороту портов Черного моря за последние пять лет, то именно Украина продемонстрировала самое большое падение, в результате чего выиграли Россия, Румыния и Грузия. И здесь не обошлось без больших государственных инвестиций. Так, порт Констанца уже несколько лет реализует объемную программу капитальных инвестиций примерно на \$750 млн (средства ЕС), Россия ввела в строй порт Тамань с грузооборотом около 10 млн т в год и существенным

Трафик контейнеров в портах на 100 чел. населения, шт.



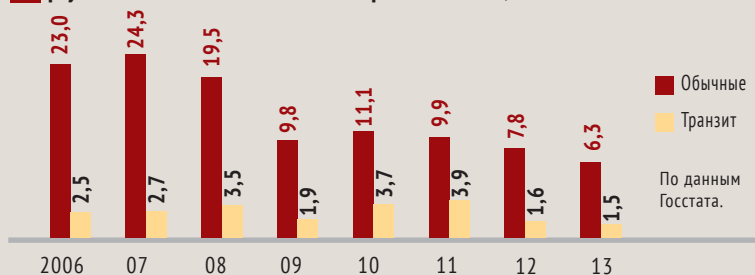
По данным <http://www.nationmaster.com>, 2005 г.

Тоннаж коммерческого флота в некоторых странах, тыс. т



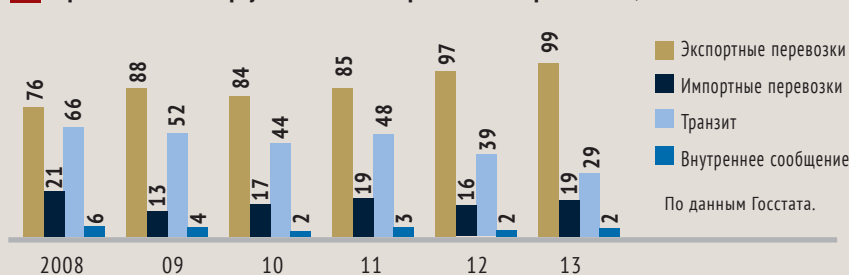
По данным ЮНКТАД, 2012 г.

Грузовые водные перевозки, млн т



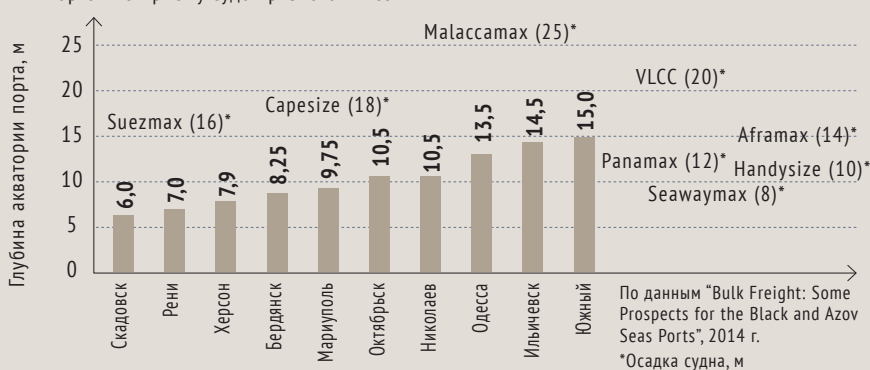
По данным Госстата.

Обработка грузов в портах Украины, тыс. т



По данным Госстата.

Возможности украинских портов по приему судов разного класса



По данным "Bulk Freight: Some Prospects for the Black and Azov Seas Ports", 2014 г.

*Осадка судна, м



потенциалом роста, а Грузия продвигает проект глубоководного порта Анаклия.

Украина исключена из крупных транспортных мировых потоков. Ее собственные транспортные мощности незначительны. Суммарный дедевейт отечественного торгового флота очень мал, и приходится привлекать перевозчиков из других стран (см. “Тоннаж коммерческого...” на стр.22).

При этом Украина продолжает стремительно терять даже те объемы транзита, которые смогла закрепить за собой в докризисные годы. Как уже упоминалось, это вызвано искусственной монополизацией портовых услуг, высоким уровнем бюрократии и непрозрачностью процедур (см. “Грузовые водные перевозки...” на стр.22).

Например, по данным компании “ГПК Украина”, скорость обработки одного судна составляет 0,3 TEU (20-футовый контейнерный эквивалент) в минуту, что в два раза медленнее, чем в портах на севере Европы. А если говорить о сложностях работы с государственной машиной, то, по данным Всемирного банка, в Украине для импорта нужно девять разрешительных документов, тогда как у лидеров (Гонконг, Сингапур, Нидерланды, ОАЭ) — 3-5. Из-за бюрократических проволочек в нашей стране импорт 20-футового контейнера обходится в \$2,5 тыс. издержек на услуги госмашины, тогда как у стран-лидеров — в 2-4 раза меньше.

На наш взгляд, медленное развитие водного транспорта в Украине связано со структурой внешнеэкономической деятельности — львиная доля экспорта и импорта приходится на страны СНГ и Евросоюза, с которыми у нашей страны преимущественно сухопутное сообщение. К тому же глубина украинских акваторий не позволяет принимать гигантские грузовые корабли (см. “Возможности украинских портов...” на стр.22).

Иностранные перевозчики не спешат использовать украинские порты в своих логистических схемах. И дело не только в боевых действиях. Смушает их то, что, например, обслуживание судна класса Post-Panamax в Украине, по данным Ассоциации контейнерных линий Украины, в два раза дороже, чем в Турции и Румынии, и в пять — чем в Греции. Кроме того, строительство отдельными трейдерами собственных терминалов и их последующая эксплуатация мало влияют на общую оценку инфраструктуры бизнес-сообществом.

Украинские порты все больше ориентируются на экспортные поставки. И в первую очередь трех групп товаров: зерна, руды и металлопродукции. Кроме того, транзит из стран Таможенного союза стал обходить Украину. Так, железнодорожные перевозки многих товаров из Казахстана, и прежде всего нефти, теперь направляются в порты Новороссийск и Тамань.

Равнение на Австралию

Целостный имущественный комплекс любого порта можно условно разделить на морскую, портовую инфраструктуру и портовую суперструктуру (надстройку). Последняя — терминалы, портовые краны, элементы трубопроводов, шедовые цеха, мастерские — у успешных в морском сообщении стран практически на 100% передана в частные руки или в долгосрочную концессию. Страны, идущие по пути реформ, сохраняют за собой стратегические портовые объекты, но стимулируют приход частного бизнеса, передавая ему часть функций и тем самым расширяя круг лиц, заинтересованных в повышении качества работы портов.

Как образец для подражания предлагаем пример Австралии. Отправной точкой для реформы на пятом континенте послужил пересмотр экономической парадигмы развития страны. В 1993 г. был выпущен Hilmer Report, который говорил о денационализации и реструктуризации сферы услуг в целях повышения конкуренции и эффективности. В отношении портов реформа предусматривала выход на прозрачность и отказ от практики перекрестного субсидирования (чего требовали экспортеры угля). На момент начала реформы порты Австралии были целостными имущественными комплексами, принадлежащими государству, которые выполняли весь перечень сервисных операций.

Правительство Австралии решилось закрыть значительную часть убыточных портов (в стране их было около 200). Инфраструктура была сначала разделена на водную и сухопутную, затем в составе каждой выделили отдельные элементы, которые стали работать на хозяйственных принципах. Одновременно с децентрализацией и денационализацией состоялась реализация принципа “единого окна” — в портах стало легче и быстрее оформляться. В итоге, с 1990 г. по 2004 г. выручка портовой отрасли выросла с \$605 млн до \$1024 млн, рентабельность по доналоговой прибыли — с 21% до 31%, контейнерный трафик — с 3,5 млн до 7,2 млн TEU в год, при этом стоимость экспорта одного контейнера сравнялась со стоимостью экспорта в США (\$1,2 тыс.) и оказалась значительно выше, чем в Канаде и России. По данным ЮНКТАД, вследствие реформы осталась без работы половина портовых работников. Впрочем, каждый второй из сокращенных вскоре нашел своего работодателя, пусть и на более жестких условиях. Однако остальные так и не трудоустроились в стране, что вызвало скачок уровня безработицы.

При этом нельзя сказать, что в Австралии

реформа была проведена при широком участии частного капитала. Именно государство привлекло деньги для капитальных инвестиций, дало толчок росту объема перевозок, передавая многие операции частным компаниям, но не забывая сохранять за собой блокирующие пакеты. Самоцелью была не ускоренная продажа целостных имущественных комплексов, а активный запуск на конкурентной основе частного капитала в портовую инфраструктуру и суперструктуру.

По более радикальному пути пошли страны Латинской Америки (Чили, Аргентина, Бразилия). Там встречаются варианты “децентрализации” портов, которые передавались либо на уровень местных властей, либо отдельных компаний. Однако при этом предполагалось максимально четкое разделение функций и создавались условия для высокой конкуренции операторов. Результатом стало качество интеграции этих стран



в мировую систему морских перевозок. Так, индекс Всемирного банка Liner Shipping Connectivity Index вырос в Аргентине с 20% почти до 38%, а в Бразилии — с 26% до 42%. Если говорить о негативном опыте “реформы второпях”, то самое время вспомнить пример порта Поти в Грузии. Там за основу был взят принцип тотальной приватизации. В итоге, порт прошел через руки нескольких инвесторов, попутно теряя заложенные при продаже обязательства по его развитию. И если от первого собственника требовалось \$200-300 млн инвестиций, то последний выгодоприобретатель пообещал только \$65 млн. Государство реальной выгоды от продажи порта не получило: новые рабочие места созданы не были, полноценная узел-связка с железной дорогой построена не была. Не была углублена акватория. Отметим, что негативный эффект реформы “по-потински” смягчило создание свободной экономической зоны.

Но Грузия продемонстрировала и пример поиска эффективного собственника. Нефтяной терминал в Батуми, проданный в 2004 г. компании Greenoak Group, смог увеличить ежегодную переработку грузов с 3 млн т до 10 млн т. Там работают уже три нефтеперегрузочных причала.