



Потеева Марина Артуровна,
к.э.н, доцент кафедры экономики предприятия

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА В РАЗВИТИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

Модернизация отраслей экономики Украины требует значительных инвестиций. Источники капитальных вложений не могут быть сведены исключительно к бюджетным ресурсам. Это особенно актуально в условиях участвовавших финансово-экономических кризисов. Частный капитал наиболее крупных и успешных компаний должен получить широкое применение в развитии государственных предприятий путем акционирования, совместной деятельности, частичной приватизации, создания концессий.

Проблему использования частного капитала в развитии мощностей морских портов страны рассматривали многие отечественные авторы и специалисты, в т. ч. Ильницький К. [1], Кифак А. [2], Пустовойт [3], Якубовский Н. [4, 5]. В более широком аспекте сочетание государственного регулирования и рыночного саморегулирования обстоятельно освещено в трудах Кредисова А. [6], Мамотова В. [7], Чухно А.А. и других. Однако выработка практических и методологических положений о системном подходе к интегрированию усилий государства и бизнеса в развитии морской транспортной отрасли нуждается в дальнейшем глубоком научном обобщении и осмыслении.

Несмотря на обширную практику привлечения частного бизнеса к развитию морского портового хозяйства, многие проблемы остаются дискуссионными. В их числе, распределение прав, доходов, налогообложения от совместно созданного портового имущества; оптимизация сроков аренды, лизингования, концессионирования государственного имущества; условия приватизации.

Целью статьи является обобщение передового отечественного и зарубежного опыта привлечения частного капитала к развитию грузоперерабатывающих мощностей государственных морских портов. На основе анализа собранной информации поставлена задача выработать методологические рекомендации по интеграции усилий государства и частного бизнеса в модернизации портового хозяйства Украины.

В наибольшей мере потребность в капиталовложениях испытывает транспортная инфраструктура, в т. ч. морские порты. В Украине давно появились частные стивидорные компании. Частные операторы строят свои причалы, поставляют свое оборудование. Заслуживает внимания опыт совместной деятельности государственных портов и корпораций. В Одесском морском порту стали стимулировать стивидорные компании, инвестирующие развитие портовых мощностей. В 2006г. Одесский порт переработал 28 млн. т грузов (это 1/3 грузооборота всех портов Украины), из них 20 млн. т грузов были обработаны стивидорными компаниями (71,4%). Была учреждена система поощрения – конкурс на звание «Лидер Одесского порта» - по следующим номинациям: «За максимальный размер инвестиций и вклад в развитие Одесского порта». Звание «Лидер Одесского порта» присвоено стивидорной компании «ГПК Украина» – дочернему предприятию немецкой компании НРС, с 2001 г. оперирующей контейнерным терминалом. Эта компания в 2006г. вложила в развитие порта, реконструкцию рефрижираторной площадки и административных зданий почти 30 млн. грн. Отмечены достижения и других партнеров порта.

Одесский порт по переработке сухих грузов в 2006 г. перекрыл свои проектные возможности на 1 млн. т. По оценкам экспертов, в будущем добиваться прежних темпов роста только за счет интенсивного пути развития уже не удастся. У Одесского порта один путь – расширять свои территории, строить новые терминалы, модернизировать старые, иначе их пропускная способность будет снижаться из года в год.

Строительство нового контейнерного терминала на Карантинном молу Одесского порта будет финансироваться на паритетных началах - 50 % на 50%.

Интересный опыт совместной деятельности накоплен в Ильичевском морском торговом порту (ИМТП). Дальнейшее развитие портовых мощностей немыслимо без отечественных и иностранных инвестиций. В большинстве портов Украины устарели основные производственные фонды. Требуются значительные капиталовложения в их обновление. Необходимо изменение самой инвестиционной политики морских портов, ориентирование её на привлечение частного капитала грузовладельцев, на использование иностранных инвестиций. Успешность инвестиционной деятельности зависит от политической и экономической ситуации в стране. Тем не менее, там, где руководство морских портов проявляет необходимую инициативу, удается эффективно использовать внешние инвестиции. Ряд иностранных фирм активно вкладывают капитал в транспортные предприятия АПКрыма.

Среди первоочередных инвестиционных проектов развития морских торговых портов Украины: поэтапное развитие контейнерного терминала в Ильичевском порту; развитие Одесского порта, где планируется строительство универсального грузового комплекса, расширение контейнерного терминала, строительство «сухого порта» и развитие Практической гавани; строительство угольного терминала в порту Южный; расширение грузового района Севастопольского торгового порта; строительство контейнерного комплекса в Бердянском порту; развитие производственных мощностей Евпаторийского морского торгового порта на озере Донузлав.

Осуществление этих и других проектов позволит значительно увеличить общую мощность морских торговых портов. Украина планирует обновить морской торговый флот государственных судоходных компаний. Предполагается в первую очередь строительство десяти сухогрузных и двух круизных судов для Усть-Дунайского пароходства. Кабинет Министров Украины принял решение о получении кредитов в 38 млн. евро от ЕБРР (Европейский банк развития и реконструкции) на модернизацию трех причалов и углубление акватории Ильичевского порта до 15 м. В Южном порту будут сооружены два дополнительных терминала для перегрузки сыпучих грузов, а в планах – строительство контейнерного терминала на 1,5 – 2,0 миллиона контейнеров.

Совместная деятельность - первая организационно-правовая форма сотрудничества украинских госпортов с частными стивидорными компаниями. Она позволила привлечь дополнительные грузопотоки и инвестиции. В 2002 г. в Одесском порту на условиях совместной деятельности в разных сферах работало 20 компаний. Но в 2003 г. договоры о совместной деятельности под давлением Минтранса в добровольном и судебном порядке, за исключением 3 компаний, были расторгнуты. В 2008 г. Минтранссызья издало приказ о запрете госпортам заключать такие договоры. Созданная в 1995 г. стивидорная компания «Авлита» на базе мощностей Северной площадки Севастопольского морского завода находится в процессе реструктуризации и приватизации. Сегодня стивидорная компания «Авлита» - одно из наиболее динамично развивающихся предприятий Севастополя. Компания занимается морской перевалкой грузов. СК «Авлита» обрабатывает металлопродукцию, оперирует одним из крупнейших в Украине зерновых терминалов.

В сентябре 2002 г. открыт «Николаевский калийный терминал» в Днепро-Бугском лимане, позднее преобразованный в морской специализированный порт «Ника-Тера». Практически это был первый в стране построенный «с нуля» частный порт. Он перерабатывает удобрения, зерно, генеральные грузы.

В ноябре 2007 г. Украиной подписано соглашение с ЕБРР о выделении кредита на развитие инфраструктуры ИМТП в сумме 26,7 млн евро сроком на 15 лет. Деньги планируется потратить на реконструкцию причалов №7-9 и на приобретение современного оборудования для терминала по переработке генеральных грузов. Важнейшим является тот факт, что только благодаря инвестициям УТК с 2006 г. стало возможным сохранение пропускной способности терминала на уровне 300 тыс. TEU до ввода в эксплуатацию дополнительных реконструированных мощностей. УТК направлял инвестиции на ремонт и модернизацию физически изношенного и морально устаревшего технологического оборудования ИМТП. Практически все переданное портом в совместную деятельность оборудование нуждалось в модернизации. Состояние техники было настолько плачевным, что дальнейшая ее эксплуатация не представлялась возможной, что подтверждается соответствующей документацией по освидетельствованию технического состояния оборудования.

Общая величина средств, вложенных и освоенных УТК в модернизацию оборудования, приобретение нового, реконструкцию объектов инфраструктуры контейнерного терминала и новое строительство в 2005 - 2009 гг., составила более 280 млн грн. Судя по чистой прибыли ИМТП,

полученной им в 2005 - 2008 гг., у порта практически не было возможности направлять достаточные ресурсы на сохранение пропускной способности контейнерного терминала, тем более на увеличение его мощности. Важной деталью является то, что наряду с гарантированной высокой прибылью, получаемой портом, за счет вклада инвестора почти в 5 раз увеличилась капитализация контейнерного терминала ИМТП, остающегося в госсобственности.

Верховная Рада Украины ратифицировала это соглашение 4 сентября 2008г. Привлечение частного капитала в целях развития перерабатывающих мощностей морских портов используется в практике зарубежных стран. Методы привлечения разнообразные: совместная деятельность, приватизация госимущества, акционирование, концессионирование, создание свободных экономических зон.

Практика привлечения частного капитала уверенно пробивает себе дорогу в модернизации российских морских портов. Строительство порта на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог было предусмотрено Концепцией развития портов Краснодарского края и федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 гг.)». Причины просты: у России не хватает собственных перегрузочных мощностей на Черноморском побережье. Порты Новороссийск и Туапсе работают с перегрузом, и условия для их развития крайне сложные.

Новый порт было намечено строить на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), максимально привлекая к участию частный капитал. Особенность проекта в том, что в отличие от большинства портов здесь инвестор сам создает причальную инфраструктуру и несет ответственность за сроки строительства. Государство в лице ФГУП «Росморпорт» создает только систему навигационной безопасности. Государство выделяет деньги на открытие международного пункта пропуска, прокладку транспортных коммуникаций. О том, насколько непросто в России проходит государственно-частное партнерство, свидетельствует история строительства самого продвинутого проекта в порту Тамань - терминала компании «Тольяттиазот».

Концессия - одна из форм ГЧП, подразумевающая, что собственником объекта, являющегося предметом концессионного соглашения, остаётся государство, право пользования и управления передаётся частному партнеру. При этом на частника может возлагаться обязанность по софинансированию объекта на определённых этапах его жизненного цикла, пока действует концессионное соглашение.

Использование частного капитала для развития портов стало широко практиковаться и в других странах Черноморья. В 2006 г. датская компания выиграла тендер на управление Батумским морским портом Грузии на 49 лет за 92 млн долларов. В 2008 г. казахская госкомпания «КазМунайГаз» приобрела у Greenoak Group Батумский нефтяной терминал вместе с правами на управление Батумским морским торговым портом, сумма сделки составила 330 млн долларов. Грузооборот Батумского порта с нефтетерминалом в 2007 году составил 11,2 млн тонн, в т. ч. 9,6 млн т. наливных и 1,6 млн т. сухих грузов.

Второй крупнейший порт Грузии - Поти - также был приватизирован. Предварительно прошло его акционирование. И в 2008 г. в результате тендера сначала 51 % акций порта, а позднее и оставшиеся 49 % акций были проданы компании «RAK Investment Authority» из ОАЭ. Общая сумма сделки составила 155 млн долларов. Договор по порту Поти включает в себя обязательства нового владельца инвестировать значительные суммы в разработку прилегающих к порту земель, в строительство нового порта и свободной экономической зоны. «RAK Investment Authority» объявила о планах инвестировать в развитие проекта в ближайшие четыре года до 200 млн долларов. Грузооборот порта Поти в 2007 году составлял 7,7 млн т., из них 1,4 млн т. наливных грузов.

Еще один пакет примеров приватизации морских портов дает нам Турция. Страна располагает 174 портами и терминалами, способными обслуживать суда вместимостью 500 р.т. и более. Почти 85 % внешней торговли страны проходит через морские порты. Большая часть из них это небольшие терминалы, которыми владеют частные компании.

Среди наиболее крупных портов семь до недавнего времени находились в ведении государственных турецких железных дорог (TCDD). В середине 2000-х начался процесс приватизации шести из них. Это порты Самсун, Бандырма, Измир, Мерсин, Искендерун и Дериндже. Руководит этим процессом государственная Администрация по приватизации при премьер-министре страны. Поскольку по турецкому законодательству государственные порты не могут быть проданы в частные руки, была выбрана схема приватизации, предусматривающая передачу портов в управление частным компаниям на длительный срок - от 36 до 49 лет, после чего порты должны вернуться в руки государства. Право на управление портами надо выиграть в ходе тендеров, к участию в которых

допускались как турецкие, так и иностранные компании. Стартовая цена для тендеров определялась Администрацией по приватизации. Передача портов в управление делалась на условиях сохранения в надлежащем состоянии гидротехники, перегрузочного оборудования, складских комплексов и прочего, но и с условием оговоренного в каждом случае объема инвестирования в модернизацию портовой инфраструктуры. Например, компания, выигравшая тендер на управление портом Самсун, обязалась инвестировать в развитие порта 32 млн долларов. Процесс приватизации шел и продолжает идти очень непросто. Во-первых, долго. Во-вторых, сопровождается многочисленными судебными тяжбами, что неудивительно, учитывая цену вопроса. Так что же известно о ценах, по которым в частные руки передаются турецкие порты?

Поиск ответа на этот вопрос нам облегчил «Annual Report 2009», изданный в апреле 2010 года турецкой Администрацией по приватизации. Итак, первым портом, выставленным на продажу в 2005 году, оказался Мерсин, расположенный на берегу Средиземного моря. Борьба за него шла нешуточная, в ней принимали участие многие крупнейшие мировые портовые операторы. В итоге в 2007 году права на оперирование портом Мерсин на 36 лет были проданы за 755 млн долларов совместному предприятию, созданному сингапурской компанией PSA и турецкой Afken Holding. И хотя с тех пор прошло уже три года, в «Annual Report 2009» осторожно говорится о том, что сделка практически завершена. Порт на момент заключения сделки имел 23 причала, общую площадь 786 тыс. м², мог обрабатывать до 3800 судов в год.

В сентябре 2007 года турецкая компания «Turkerler Group» также в результате тендера получила в управление порт Дериндже на 36 лет за 195,3 млн долларов. Порт Дериндже лучше других известен в Украине благодаря работе железнодорожно-паромной линии, соединяющей его с Ильичевском. Грузооборот порта в 2007 г. составил чуть больше 3 млн тонн.

В мае 2008 года право на управление порта Бандырма на Мраморном море выиграла турецкая компания Celebi Holding за 175,5 млн долларов. В этом тендере спор за победу вели 12 компаний. Грузооборот порта Бандырма в 2007 г. составил 8,46 млн т.

Весной 2011 г. права на оперирование морским портом Самсун в Турции переданы на 36 лет SeuGroup. Группа заплатила за это 125,2 млн долларов, которые она, получила в кредит в государственном Vakifbank. Грузооборот порта Самсун в 2007 г. составил 1,61 млн т. Из всех вышеупомянутых портов только о Самсуне Администрация по приватизации сообщает, что приватизация завершена бесповоротно. Что касается последнего из шести приватизируемых турецких портов - Искендеруна, то тендер на продажу был проведен еще в сентябре 2005 года. Но затем последовали судебные тяжбы, которые привели к аннулированию результатов тендера. И в настоящее время идет подготовка к повторной процедуре продажи.

В развитии морских портов, их дорогостоящих причальных, складских и технических сооружений все активнее участвует частный капитал стивидорных компаний, грузовладельцев и грузоотправителей. Сформировалась устойчивая тенденция слияния государственной и частной предпринимательской деятельности в транспортной инфраструктуре многих стран. Научное обобщение и анализ сложившейся практики интеграции интересов государства, морских портов и частного бизнеса позволяют сформировать комплексный подход и осуществлять единую экономическую политику в развитии морской транспортной отрасли Украины.

Литература

1. Ильницький К. Частний сектор набирає силу / К. Ильницький // Порты України. – 2005. – № 2. – С. 16.
2. Кифак А. Проблеми створення недержавних морських портів / А. Кифак // Судноходство. – 2001. – № 10. – С. 47-48; № 11. – С. 36-37.
3. Пустовіт О. Г. Принципи роздержавлення і приватизації морських торговельних портів / О. Г. Пустовіт // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. зб. наук. пр. – Одеса : ОНМУ, 2003. – Вип. 15. – С. 20-35.
4. Якубовский Н. Концептуальные основы стратегии развития промышленности Украины на период до 2017 года / Н. Якубовский, Т. В. Новицкий, Ю. Киндзерский // Экономика Украины. - 2007. – № 11. – С. 4-20.
5. Якубовский Н. Инфраструктура – фактор ускорення інноваційного розвитку промисловості / Н. Якубовский, В. Щукин // Экономика Украины. – 2007. – № 2. – С. 27-37.
6. Кредисов А. Государство и рынок: необходимость взаимодействия с переходной экономике / А. Кредисов // Экономика Украины. - 2002. – №2. – С. 50-57.
7. Мамутов В. О сочетании госрегулирования и рыночной саморегуляции / В. Мамутов // Экономика Украины. – 2006. – № 1. – С. 59-65.

Рецензент д.э.н., доцент С.Ю. Колодий