

Токман Георгий Иосифович
Начальник
Отдела развития и инвестиций в Ильичевском МТП

Третья Международная Ежегодная Конференция
«Практика морского бизнеса: делимся опытом»
Одесса 2007

Управление портами и инвестициями в их развитии.

Проблема совершенствования системы управления портами и тесно связанное с этим управление инвестициями в их развитие в настоящее время является одной из актуальнейших задач на морском транспорте Украины. Эти вопросы находятся в поле зрения парламента, правительства, Министерства транспорта и связи и, прежде всего, самих портов. В мировой практике применяется несколько принципов решения этой задачи в зависимости от того, в чьей собственности находится порт. Порты общего пользования, как правило, являются либо государственной собственностью, и в таком случае находятся в распоряжении Министерств транспорта, либо в муниципальной (региональной) собственности, и в таком случае их функционирование и развитие определяют соответствующие местные органы управления. Специальные порты, как правило, тесно связаны с промышленными комплексами, которые они обслуживают и находятся в частной собственности тех компаний, которым принадлежат обслуживаемые промышленные предприятия (речь идет о коммерческих портах занятых перевалкой транзитных экспортных, импортных и каботажных грузов). Портовые перегрузочные терминалы, портовый флот, а также вспомогательно-технические хозяйства их обслуживающие, в мировой практике, как правило, являются частной собственностью либо, что чаще, администрации портов и передаются на тот или иной срок (как правило, на десятки лет) частным компаниям.

Учитывая практику украинских портов и существующие в настоящее время проблемы важно подчеркнуть, что земля и искусственно созданные территории портов, как правило, не передаются в частную собственность и являются общегосударственной собственностью в государственных портах или муниципальной собственностью – муниципальных.

Для эксплуатации портовых терминалов применяются различные формы передачи их в управление частным компаниям: аренда, лизинг, концессия.

В большинстве случаев причалы и дноуглубительные работы выполняются (финансируются) администрацией порта. При создании специальных перегрузочных комплексов и в некоторых других случаях причалы могут строиться и оператором терминала. Причальная перегрузочная техника (краны, судопогрузочные машины, перегружатели и т. д.) приобретаются и монтируются компанией-оператором терминала либо администрацией порта все прочие объекты в большинстве случаев строятся и приобретаются оператором-инвестором.

В Украине процесс привлечения частных операторов-инвесторов к созданию и развитию реконструкции и управлению терминалами весьма затянулось. Порты всех прочих стран черноморского региона уже прошли этот этап. Тем острее стоит этот вопрос в Украине.

В Украинских портах в силу ряда объективных и субъективных причин наиболее широкое распространение получила практика привлечения к инвестированию развития терминалов и управления ими частных операторов-инвесторов на основе заключения договора о совместной деятельности. Пионером в этих вопросах явился Одесский порт. Определенные шаги в этом направлении сделаны Ильичевским и некоторыми другими портами. Использование метода предусматривающего заключение договора о совместной деятельности между администрацией государственного порта и частным оператором-инвестором в первой половине 90-х годов было предопределено, прежде всего, тем, что других путей в то время просто не было. Законодательство Украины никаких других вариантов решения вопросов не предусматривало и не допускало. В настоящее время, в

связи с изменением законодательной базы в стране при определенных ограничениях могут использоваться и почти все другие известные в мире формы привлечения частных операторов-инвесторов к инвестированию и управлению терминалом. Однако серьезных проблем в решении этого вопроса остается очень много.

Прежде всего, вероятно, следует назвать противоречия между Положениями Земельного Кодекса и другими законодательными актами Украины. Земля, на которой расположены порты, принадлежит местным органам управления и без решения вопроса об отводе земельных участков для строительства либо реконструкции инвестор не может должным образом зарегистрировать свои права на новую создаваемую им собственность. В тоже время решить этот вопрос местные органы власти уже не могут, но самое главное, что международная практика свидетельствует о нецелесообразности передачи земли оператору-инвестору ни в каких других формах кроме аренды на определенный срок.

Законодательство Украины предусматривает отстранение администрации порта от подписания договоров, концессий и аренды портового имущества и прямое перечисление 70% дохода от аренды недвижимости. Такое положение, безусловно, не только не способствует использованию соответствующих форм сотрудничества между администрацией порта и операторами-инвесторами, но и просто парализует использование многих из них.

Что касается договоров о совместной деятельности, то это форма привлечения частных инвестиций к развитию портовых терминалов и частных операторов-инвесторов к управлению ими также страдает определенными недостатками, которые выявились на практике. Прежде всего, не исключается создание смешанной собственности на гидротехнические сооружения (причалы). Несмотря на все предпринимавшиеся меры, на практике для частного оператора-инвестора сохраняются широкие возможности извлекать необоснованно высокую прибыль из сотрудничества на основе договора о совместной деятельности и в тоже время этот оператор-инвестор в определенных условиях оказывается незащищенным от злоупотребления, со стороны государственных администраций различного уровня начиная с администрации порта. Но, пожалуй, главным, что отпугивает серьезных инвесторов - является необходимость «проникновения» портовых ревизоров в святая святых частного бизнеса – его бухгалтерскую отчетность, исходя из принципа полной проверки финансово-экономической отчетности. Нельзя не отметить, что в результате всего этого возможность широких злоупотреблений и практика «перетягивания одеяла на себя» имеет место в реальной жизни. Учитывая эти обстоятельства при проработке кредитного проекта развития инфраструктуры Ильичевского порта с использованием средств Европейского Банка Развития и Реконструкции под гарантию правительства Украины, портом совместно с экспертами банка и рядом консалтинговых компаний Европы разработана специальная Методология, которая дает возможность усовершенствовать весь процесс отбора операторов-инвесторов и заключения договоров с ними. В настоящее время эта Методология проходит согласование во всех соответствующих инстанциях, и после утверждения получит право на практическое применение. На мой взгляд, в ней найдены эффективные решения многих вопросов на базе наилучшей практики Европейских портов, прежде всего, Бельгийских, Голландских и Немецких. Не думаю, что ее можно будет считать истиной в последней инстанции, но, тем не менее, большое число сложных вопросов в ней решено, в том числе вопрос об исключении необходимости вмешательства ревизоров порта в бухгалтерскую отчетность оператора-инвестора.

Второй серьезной проблемой функционирования и развития украинских портов является сложность в привлечении кредитов в реконструкцию и новое строительство перегрузочных мощностей, обновление парка подъемно-транспортных машин на приемлемых условиях, т.е. при относительно невысоком уровне годовых процентов за кредит, возможности не возвращать кредитные средства в течении льготного периода, т.е. в течении строительства и ввода в эксплуатацию создающихся мощностей, до того момента как они начнут давать отдачу и, наконец, возможности получения среднесрочных и долгосрочных кредитов, а не краткосрочных – на 3-5 лет. В связи с моральным и физическим старением причальных сооружений, полным износом парка основных перегрузочных машин, кранов Украина может полностью потерять немалое число своих

портов, если эта проблема не будет решена в ближайшие годы. Сегодня только два-три из государственных портов имеют возможность обеспечить себя финансированием на развитие и реконструкцию в силу того, что по ряду объективных и субъективных причин они оказались в наиболее благоприятном положении.

Общеизвестны условия, которые можно реально получить от отечественных банков – это 10-12% в год при расчете в СКВ или 16-20% при расчете гривнами, льготного периода нет вообще либо он составляет 1-2года, срок возврата кредита 1-5 лет. Конечно, эти условия не имеют ничего общего с условиями кредитования, которые предоставляются западными и японскими банками. Совершенно иные условия предоставляются ведущими международными банками, с которыми есть возможность работать под гарантии правительства Украины, т.е. Всемирным банком (World Bank), Европейским Банком Развития и Реконструкции (EBRD) и Японским Банком Международного Сотрудничества (JBIC). Здесь речь может идти о 2-4% годовых, льготном периоде до 5 лет и сроке возврата кредита 15-20 лет. Главные сложности таких кредитных проектов заключаются в двух проблемах:

- чрезвычайная длительность, забюрократизированность и сложность оформления документов на кредитный проект под гарантию правительства. Процедура решения этого вопроса предусмотрена Постановлением Кабинета Министров № 1317 от 10.10.2001г., делится она на два этапа: 1-й – разработка предложений и получение одобрений правительства Украины (за подписью Премьер-министра Украины) и инициирование проекта, 2-й этап – отработка проекта с Банком, согласование проектов Кредитного и Гарантийного соглашения и утверждение проекта Кабинетом Министров. Если учесть, что все документы на разных этапах проработки проекта должны быть четырежды согласованы пятью Министерствами, двумя Правительственными Комитетами, а Правительственная делегация на парафирование и подписание соглашения назначается Указом Президента страны и дополнительно, принимая во внимание, что, кроме того должно быть подписано Соглашение между Минфином, Минтрансвязи и предприятием «... про порядок відшкодування» возможных затрат из бюджета, кроме того должен быть подписан Договор Залога между Минфином и предприятием, можно себе представить длительность и сложность такой операции.
- Три вышеназванных ведущих международных банка предоставляют кредиты только на дополнительных условиях, выполнение которых зачастую являются весьма сложными, как например, полный контроль за финансово-экономической деятельностью и состоянием предприятия, ежегодный аудит, согласование всех планов развития и реорганизации, реализации всех строительных проектов и закупок оборудования на условиях международного конкурса и привлечением международных экспертов-консультантов по правилам банка и т.д.

Реально можно сказать, что на разработку и подготовку такого проекта необходимо не менее 3-х лет, не считая период собственной реализации проекта. Тем не менее, очевидно, что «игра стоит свеч». За годы независимости Украины в области транспорта подписаны и находятся на разных этапах реализации 2 проекта в области ж/д транспорта и проекты в области деятельности «Укравтодор». Документы к кредитному проекту Ильичевского порта с ЕБРР прошли все этапы согласования и утверждения и парафированы Правительственной делегацией, портом и банком. Окончательное подписание зависит от способности Верховной Рады принять Закон о Ратификации Гарантийного соглашения.

Несмотря на очевидную сложность и длительность процедур, многие другие трудности все-таки надо прямо сказать, что для развития и обеспечения конкурентоспособности украинских портов – это один из наиболее эффективных и реальных способов обеспечения финансирования. Опыт портов других стран Черноморского региона свидетельствует о достаточно широком применении такого метода решения вопроса, так с использованием значительных международных кредитов идет реконструкция порта Бургас (Болгария), Констанца (Румыния), Грузинских и Турецких портов. Суммы кредитов составляют до 150 млн.евро и более.