

Без боксерских поединков

Портовая индустрия Украины продолжает сбивать с толку иностранных инвесторов. Изначально они были заинтересованы инвестировать в Украину. Сегодня многое изменилось, и дело здесь далеко не только в разразившемся кризисе. Бюрократическое некомпетентное вмешательство весьма поспособствовало тому, что инвестиционный климат изменился, и иностранцы с опаской стали относиться к перспективам вложения капиталов в портовую сферу страны.

Одним из наиболее часто diskutированных проектов является проект контейнерного терминала на Карантинном молу в Одессе. Когда я услышал о нем недавно, то решил, что речь идет о новом проекте. Сейчас я понимаю, что это тот самый проект, о котором говорили еще три года тому назад. Три года назад было впервые объявлено о тендере. Сравнивая то, что я видел тогда, с тем, что имеет место сейчас, убеждаешься — процедуры идентичны. И я не очень понимаю, с какой стати процедура тендера может быть более успешной в 2009 году, если делаются те же самые ошибки, что и в 2006.

Среди этих ошибок следует назвать отсутствие должного времени для подготовки тендера, отсутствие механизмов первичного отбора, неясные параметры оценки конкурентов (если вообще можно говорить об их наличии), отсутствие прозрачности тендера, неяс-

ная контрактная структура. Нельзя не сказать и о том, что в список необходимой документации не включен и проект контракта между договаривающимися сторонами.

Когда я сравниваю условия сделки 2006 года с нынешними, то вижу, что большая финансовая нагрузка ложится по условиям тендера на плечи частного инвестора. При этом общая мощность терминала с точки зрения возможных будущих доходов и прибылей не столь привлекательна, как была даже три года тому назад. Если о тендере объявляется рынку, следует обеспечить понятность его процедуры и профессиональную организацию. Это условие для того, чтобы сделка была структурирована так, как положено.

Следует упомянуть и события в Ильичевском порту, где НКК и портовая администрация заключили соглашение о совместной предпринимательской деятельности, касающееся строительства и эксплуатации контейнерного терминала несколько лет тому назад. Поначалу все работало нормально, но постепенно отношения между сторонами контракта превратились буквально в эпическое сражение, конфликт, который рассматривали ряд судебных инстанций вплоть до Верховного Суда. Ситуация достойна сожаления: хотелось бы обсуждать вопросы эффективности, показателей работы терминала, стоимости, созданной для экономики страны — вместо того, чтобы дискутировать о всевозможных судебных баталиях между участниками конфликта. Причина происходящего очевидна: непригодная структура контракта, формат которого, кстати, совершенно не соответствует ставящимся целям и попросту отпугивает иностранного инвестора.

Реализация ряда прочих проектов, касающихся развития портов и терминалов, в настоящее время отложена. Например, это касается задуманного компанией АРМТ в порту Ильичевска — давно мы ничего не слышали о судьбе проекта терминала этого оператора. Разумеется, в нынешние «бурные» времена финансового и экономического спада это не вызывает удивления, однако на



Пол ван ЮЛЕМ,
директор компании MTBS

самом деле отсутствие четкой институциональной проработки процедуры заключения контрактов играет в сложившейся ситуации не последнюю роль. Разумеется, имеет значение и то, что ряд проектов попросту не имеют под собой разумного экономического обоснования.

В последние 15 лет украинский контейнерный сектор процветал, что было вызвано рядом причин. Здесь и солидный рост ВВП, и постоянный рост контейнеризации грузов, и стратегически выигрышное географическое положение на перекрестке маршрутов из Европы в Россию, и соседство с Европейским Союзом. Немалое значение имела и готовность международных фондов поучаствовать в развитии портового сектора страны, разумеется, при условии, что законодательная база Украины благоприятствовала бы иностранным инвестициям.

Сегодня, в ситуации рецессии, финансового и экономического кризиса, сама готовность иностранных инвесторов вкладывать деньги в портовый сектор страны, оставляет желать лучшего. Однако и правовая база Украины, нормы государственного регулирования инвестиционной деятельности, скорее

Наша справка

Компания Maritime Transport Business Solutions (MTBS) входит в консорциум с компанией Royal Haskoning (Голландия), являющийся одним из мировых лидеров в области морских технологий, оказывающий помощь в развитии портов и терминалов, осуществляющий полный комплекс консультационных услуг в области финансирования и поиска стратегического инвестора/партнера для заказчика.

отпугивают, чем привлекают иностранный капитал. Достаточно вспомнить постановления Кабинета Министров Украины № 703 2008 года и № 530 нынешнего года.

Так, постановление № 530, касающееся проведения тендеров и аукционов, сделало все возможное, чтобы процедура тендера была максимально сложна, непрозрачна, чтобы климат для иностранных инвестиций не был привлекателен. Во-первых, слишком много сторон участвует в потенциальной сделке. Это и собственно портовые администрации, и Фонд государственного имущества, и Министерство транспорта, финансов, экономики, и непосредственно Кабинет Министров. Во-вторых, не ясны требования, предъявляемые к участникам тендера. В любой момент от них могут потребовать дополнительную документацию, что связано с дополнительными материальными затратами и задержками. Еще более важно то, что контрактные параметры могут измениться — уже после заключения соглашения. Ни одному из потенци-

альных инвесторов такая неопределенность по вкусу не придется.

Впереди портовую индустрию Украины ждет, хочется верить, прекрасное будущее. Разумеется, сегодня все говорят о рецессии, все опечалены. Однако этот спад имеет временный характер. Взгляните — банковский сектор уже начал из рецессии выбираться. Финансовый кризис, похоже, подходит к концу, а с его завершением закончится и экономический спад. Вырастет уровень потребления, непосредственно влияющий на контейнерный трафик в целом и на грузооборот украинских портов в том числе. Уровень контейнеризации грузов в стране, бесспорно, будет повышаться — важнейший приводной механизм роста контейнерной переработки. Как сообщает WTO, потенциал перевалки контейнеров в Украине, сегодня составляющий 2,5 млн TEU, возможно, вырастет за 5—10 лет до 5 млн TEU.

Поэтому необходимы прямые иностранные инвестиции в портовую инфраструктуру, в то, чтобы сделать портовые услуги, стивидорные в том

числе, высокотехнологичными. В этом заинтересованы и перевозчики. Важно облегчить приток иностранного капитала в портовую индустрию страны.

Для того, чтобы решить эту задачу, предстоит сделать немало. В первую очередь, Украина должна, наконец, получить интегрированный, одобренный правительством план развития портов, в котором будут просчитаны необходимые в перспективе мощности и их тип. Нужно вплотную заняться вопросом портовых тарифов, устанавливаемых ныне правительством. Необходимо изменить процесс принятия решений, который сегодня представляется совершенно непрозрачным. Наконец, привести форму инвестиционного контракта в соответствие с международными стандартами. И, что совершенно очевидно, сделать так, чтобы сотрудничество государственных и частных структур не превращалось в боксерский поединок.

(Из выступления на 3-м международном «Черноморском контейнерном саммите-2009»). ■