

ЧИ ПОТРІБНА ПРИВАТИЗАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Продайко С.В., доцент кафедри господарсько-правових дисциплін ОДУВС, к.ю.н., доцент

Відповідно до Конституції України на сьогоднішній день в нашій державі існує три основні форми власності, а саме державна, приватна та комунальна. Останнім часом можна прослідкувати таку тенденцію як приватизація об'єктів державної власності. В цілому це стосується і морських портів. І одразу ж постає питання «Чи оправданий ризик приватизації такого досить важливого об'єкта портового господарства як морський порт?» В цьому випадку варто зазначити, що зовсім нещодавно парламентом нашої держави було прийнято Закон «Про морські порти України», який власне і дав старт передачі українських морських портів в приватні руки, залишаючи державі проблеми функціонування портової інфраструктури. Транзитне положення України і зростання значення міжнародних морських перевезень закономірно викликають інтерес до українських морських торгових портів як до своєрідних «воріт» вглиб Європи. Підвищений інтерес до морських портів пояснюється також тим, що вантажопотоки, які обслуговують українські підприємства, все більше останнім часом переключаються на морські порти. У підсумку боротьба за контроль над українським портовим господарством, яка де-факто йде давно, з прийняттям нового закону, що регулює портову діяльність, всього лише перейшла у фінальну частину «дерибану», який дістався Україні в спадок від СРСР портового господарства. По суті, в морських портах почалася та ж реформа, яку хочуть провести на «Укрзалізниці»: виділити і приватизувати найбільш прибут-

ковий напрямок – власне вантажоперевезення, а утримання інфраструктури і забезпечення безпеки звалити на державу. Прямо чи опосередковано новий закон про морські порти передає в приватні руки саме ті частини портів, де «робляться гроші», – причали та об'єкти портового господарства на причалах (крани, склади і т.д.).

У випадку «реструктуризації» портів так, як це пропонується новим законом, причали будуть приватизовані або здані в оренду або концесію. Раніше єдине портове господарство «буде розділено за функціональним принципом. У першу чергу, відбувається розмежування комерційних і адміністративних функцій портів. За державою в особі майбутньої Адміністрації морських портів України (АМПУ) залишаються зміст основної інфраструктури портів, забезпечення безпеки морських перевезень, виконання міжнародних зобов'язань, планування розвитку портів тобто всі основні витрати. Також на балансі АМПУ будуть стратегічні об'єкти портової інфраструктури – гідротехнічні споруди, акваторія порту. Всі інші об'єкти можуть бути приватизовані, передані в оренду або концесію, і приватні, так звані стивідорні компанії, що «сидять» на причалах, отримуватимуть надприбутки. Проте така ситуація, судячи з усього, триватиме дуже недовгий час, після чого потужне портове господарство України, яке дісталось від СРСР, швидко деградує.

Справа в тому, що причал сам по собі – не самодостатня частина морського порту. Щоб порт повноцінно функціонував, необхідно постійно підтримувати в робочому стані всю портову інфраструктуру, стежити за станом прилеглої до порту акваторії, будувати і зміцнювати хвилезахисні споруди, постійно проводити днопоглиблювальні роботи і розчищати судновий фарватер, забезпечувати роботу маяків і лоцманської служби, здійснювати безперешкодний прохід суден по морю і транспорту по суші, охороняти територію, не допускати техногенних аварій та пожеж, стежити за екологією, запобігати викидам в акваторію порту шкідливих і отруйних речовин, підтримувати в робочому стані очисні споруди, запобігати забруднення акваторії порту стоками, забезпечувати дотримання норм охорони праці та соціально-культурного побуту працівників порту, забезпечувати роботу прикордонної, санітарної та митної служб, і т.д. Чи буде всім цим займатися злиденна держава, у якої, на додачу до всього, приватники заберуть доходи від морських портів? Питання риторичне.

Не можна також забувати, що в більшості українських портів глибоководність забезпечується і підтримується штучно. Останнє особливо актуально для українських морських портів, розташованих на мілководному Азовському морі: просто так тут до берега, на якому розташований порт, не підійдеш. Протягом десятків кілометрів потрібно прокласти канали і поглиблювати дно, щоб до причалів могли підходити судна, постійно розчищати цей канал, оскільки морські течії судновий хід регулярно заносять. Поки днопоглиблювальними роботами займаються державні портові служби. Проте, як відомо, у держави зайвих грошей на те, щоб проводити дорогі днопоглиблювальні роботи, і сьогодні немає, а тим більше їх не буде, коли з-під її контролю в результаті приватизації піде вся прибуткова комерційна діяльність. У той же час навряд чи компанії (особливо невеликі), які відірвуть для себе частину порту, будуть витрачати гроші на глибоководні канали «для всіх» – швидше, навпаки. І вийде, що замість інвестицій у створення глибоководних каналів в результаті реформи в ряді випадків вже існуючий хід до приватних причалів просто занесе піском, а ті кілька стивідорних компаній, які відірвуть собі ласі ділянки порту, навряд чи домовляться між собою про те, хто буде фінансувати життєво важливі для функціонування порту роботи (хоча б поглибити дно в акваторії порту або оновити хвилезахисні споруди). У результаті новий закон де-факто дав старт і початок деградації морського портового господарства України.

Новий закон явно приймався в інтересах приватних стивідорних компаній, які і без того знімають всі вершки з діяльності портів. Так, в даний час на частку недержавних стивідорних компаній припадає майже 50% вантажопотоку 18 морських портів в Україні, при цьому стивідори, згідно з прийнятим законопроектом, зможуть зберегти свої довгострокові договори оренди перевалочних комплексів. По суті, ті причали, які облюбували стивідорні компанії, і потраплять їм у концесію.

Природно, новий Закон «Про морські порти України» приймався «з благих намірів». Лобісти підкреслювали, що в нинішній ситуації, коли протягом довгих років держава не вкладала в розвиток портів достатніх ресурсів, в галузі спостерігається критичний рівень зносу обладнання; знос кранів, зокрема, становить 94-95% і вони ремонтуються в аварійному режимі. Тепер же, за словами тих же лобістів закону про приватизацію портів, передбачається, що зношені крани і причальні споруди потраплять у приватні руки і зацікавлені в їх нормальній роботі стивідорні компанії нібито швидко їх оновлять і модернізують. Однак крани – лише невелика, видима навіть дилетанту частина портової діяльності. І якщо на причалі буде стояти новенький кран, але до цього причалу неможливо буде підійти, тому що днопоглиблювальні роботи з боку акваторії порту в потрібному обсязі не виконані, канал занесло, лоцманська служба не працює або працює незадовільно, а під'їзні шляхи з суші не відремонтовані – толку від яскраво розфарбованого крана буде мало. Також для повноцінної роботи порту необхідно правильно організувати його енергопостачання, водопостачання, каналізацію і тримати всі ці інженерні мережі в робочому стані. Як це буде здійснювати державна Адміністрація морських портів України в умовах, коли всі доходи від діяльності портів будуть йти приватним компаніям, залишається питанням.

Отже, зі всього вище сказаного можна зробити висновок, що відтепер морський порт перестає бути єдиною господарською територією. Це означає, що на об'єктах порту будуть працювати компанії, кожна з яких приватизує певний причал і буде самостійно на ньому господарювати. Виходячи з цього, слід звернути увагу на те, що ці компанії будуть знаходитись між собою в постійному конфлікті через те, що ті ж під'їзні шляхи рідко розгалужуються до кожного причалу: часто під'їзний шлях йде уздовж всіх причалів і вичленувати його з єдиної інфраструктури порту важко. В результаті може вийти, що одна компанія, яка створила свій «міні-порт», буде блокувати просування вантажів до наступного причалу, на якому «сидить» інша компанія. Тому, на нашу думку, таку важливу галузь народного господарства як морські порти взагалі не можна ні приватизувати, ні реструктуризувати.

Література:

1. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012р. № 4709-VI.