

Рента на сорок років вперед - початкова критика

Одразу виникає кілька запитань. По-перше, чому саме 40 років. Чи не бажають міністерські чиновники забезпечити себе «довгостроковою рентою» з однієї оборудки на чотири десятиліття вперед. По-друге, звідки така маніакальна впевненість, що держава отримуватиме прибутки. Поки що жоден концесійний проєкт в Україні не приніс бюджету реальних грошей.

Якби мене запросили до парламентського комітету, я б чітко показав історичне підґрунтя українських концесій та їхні «результати». Перші спроби — будівництво центрального водогону в Києві (1870–1872 рр.) за договором між міською думою та чиновником А. Струве — закінчилися лише зі зміною центральної влади у 1917-му.

Харківський досвід був ще гіршим. Бельгійські підприємці отримали в концесію кінну залізницю у 1882 році, але конфлікт із мерією швидко закрит проєкт. Водогін 1881 року також завершився судовим процесом. Навіть у радянські часи був досвід створення змішаного товариства «Нова Баварія» у 1923 році. Попри високу продуктивність, концесію ліквідували вже наступного року.

А сьогодні чиновники зухвало розповідають про «конверти, що змінюють колір», у присутності депутатів, яких народ давно вважає найкращими знавцями різнокольорових конвертів як у Раді, так і за її межами.

Дефіцит кадрів проти «нових робочих місць»

Тепер до змістовної критики.

1. Чиновники рекламують проєкт як шлях до створення понад 1200 нових робочих місць. Проте нещодавно їхній же міністр на конференції Світового банку оприлюднив дані про стрімке зростання дефіциту кадрів у транспортній галузі. Лише у сфері автомобільного та міського транспорту вже є 240 тисяч вільних вакансій. Протягом наступних п'яти років знадобиться ще 100 тисяч працівників.

Зараз в Україні немає потреби штучно створювати робочі місця — на вже існуючих просто нікому працювати. Чи готові концесіонери до конкуренції не за вантажі, а за звичайних портових працівників? Чи відображено це в їхніх бізнес-планах? Якщо людей не знайдуть в Україні, то привезуть працівників з Індії чи Туреччини або просто зупинять роботу?

Більше того, минулого року в Польщі українці без жодних «міністерських прокладок» відкрили 1370 компаній. Можливо, міністерству краще займатися не імітацією створення місць у портах, а умовами, щоб українці створювали ці місця вдома самі.

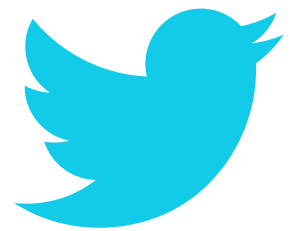
2. Приклад із нічним клубом «Ітака» в Одеському порту. Фірма взяла в оренду 80 квадратних метрів у самому центрі Аркадії. Орендну плату держпідприємству не платили роками — конверти були, а грошей державі ні. Суди тривають з 2020 року. Якщо за 80 метрів судяться роками, що буде з концесією на 40 років при повній закритості теми від профільних фахівців? Коли проєктом займаються люди на кшталт заступниці міністра О. Шкрум, яка не є спеціалістом у питаннях транспорту, судово перспектива на десятиліття застрягне в українських (а дай боже, щоб не в міжнародних) судах.
3. У громади Чорноморська вже десять років порожні територія терміналів 1-3. Це міська територія, де міністерство хоче на 40 років зафіксувати перевалку брудних вантажів (сірки, добрив, бруксту). Чому не запитують самих чорноморців? Можливо, після війни там краще побудувати завод БПЛА, IT-хаб або рибну фабрику? Чи навіть сучасний аеропорт, проєкт якого існував раніше. Якщо запропонувати цю територію умовній «Люфтганзі», конкурс був би справді незабутнім.
4. Після війни вільними стануть 19 українських портів. Логістичні маршрути зміняться докорінно. Повністю вільним буде Дніпро-Бузький порт, який раніше працював на північного сусіда. Його обсяги вдвічі більші за ті, що потрібні для концесії у Чорноморську. Чому не готувати під концесією саме його?

Закріплення концесійними умовами старих логістичних схем на десятиліття вперед заважатиме розвитку конкуренції в усій країні. Жоден логіст чи економіст з освітою не візьме на себе такі зобов'язання на 40 років, якщо ризикує власними грошми. Проте кілька профанів за велику державну зарплатню вже роками вводять в оману суспільство незрозумілим проєктом.

Прозорість як секретний об'єкт

Судячи з останніх заяв, оптимальна модель проєкту почне формуватися лише зараз, під час діалогу з учасниками. Виникає питання: а з чим же ви роки їздили за кордон, якщо моделі досі немає?

Міністерство свідомо не розголошує кількість заявок, нібито «щоб зберегти чесну конкуренцію». Тобто конкурс проводять кілька робітників міністерства на власний розсуд, вони ж розкривають конверти, і навіть кількість цих конвертів є секретом для суспільства.



Читайте також: **Порт "Ольвія" передали в концесію катарцям, на черзі - порт Черноморська**

Важко буде підібрати кримінальну статтю під ці дії чиновників і відшкодувати витрачене, але виставити цих «діячів» за поріг державної служби — обов'язкова умова. Держслужбовці ніколи не повинні займатися комерційними проектами. Там, де з'являється комерція в чиновницьких кабінетах, завжди з'являються конверти — у секретній кількості та з ефектом зміни кольору.

Суспільство чекає на результати, а чиновники йдуть відкривати свої таємничі конверти.

—
Олександр Захаров для «Аргумент»

Читайте також:

- **Реформа митниці як багаторічна афера: куди зникають мільярди та чому схеми працюють досі**
- **Концесія як профанація**
- **Перспективи портів України після закінчення війни (якщо побороти корупцію)**
- **Як корупційні схеми в сфері транспорту отруюють відносини держави з бізнесом**
- **Портова трагікомедія**
- **Як податково-митний терор робить замість сприйнятного бізнес-клімату пустелю**
- **Портова задача: реформ як не було, так і немає**
- **Вгору сходами, що ведуть униз: українська економіка і політика на тлі «киривої Лаффера»**
- **Митна "Коза Ностра" України: як побороти корупційну гідру**

Share 0

Читайте «Аргумент» в **Facebook** и **Twitter**

Если вы заметили ошибку, выделите ее мышкой и нажмите **Ctrl+Enter**.

Коментарі



||



| **НОВИНИ ПАРТНЕРІВ**

РЕКЛАМА

ВІДЕО

Про що не можна було жартувати в СРСР



HEAVY SHOT, VAMPIRE, NEMESIS: як «Баба Яга» б'є ок*пантів



Воюєш? Плати більше! 50к за оренду і космічні комісії: як виглядає ринок житла на фронті?



[Головна](#) [Про сайт](#) [Опитування](#)

© 2011 «АРГУМЕНТ»

Републікація матеріалів: для інтернет-видань обов'язковим є пряме гіперпосилання, для друкованих видань - за запитом через електронну пошту. **Посилання або гіперпосилання повинні бути розташовані при використанні тексту - на початку використовуваної інформації, при використанні графічної інформації - безпосередньо під об'єктом запозичення.** При републікації в електронних виданнях у кожному разі використання вставляти гіперпосилання на головну сторінку сайту argumentua.com та на сторінку розміщення відповідного матеріалу. За будь-якого використання матеріалів не допускається зміна оригінального тексту. Скорочення або перекомпонування частин матеріалу допускається, але тільки в тій мірі, якою це не призводить до спотворення його сенсу.

Редакція не несе відповідальності за достовірність рекламних оголошень, розміщених на сайті, а також за вміст веб-сайтів, на які дано гіперпосилання.

Контакт: uargumentum@gmail.com