



Топ-теми:

- Арешт Єрмака
- Корупційна мафія Міндіча в Енергоатомі
- Напад Росії на Україну



НОВИНИ КОНФЛІКТИ ПОЗИЦІЯ ДУМКА ПОДІЇ ВІЙНА ВІДЕО БЛОГИ

Головна > Статті > Позичія > Різне

Як чиновники намагалися "злити" порт «Південний» під виглядом концесії — та чому подібні проекти в Україні зазвичай провалюються

[Читати на російсьом](#) [Read in English](#) [Додати як бажане джерело в Google](#)



Як чиновники намагалися "злити" порт «Південний» під виглядом концесії — та чому подібні проекти в Україні зазвичай провалюються

Підготовка цієї статті змусила звернутися до попередніх матеріалів на тему концесії портів. Їх виявилось чимало.

(Продовження. Початок читайте у статті [«Концесія як профанація»](#))

По-перше, це пояснення того, як чиновники, любляючи інтереси певного бізнесу, намагалися провести фактичну цільову приватизацію порту «Південний». Це стало очевидним, коли порт, що щорічно приносить до державного бюджету мільярди гривень податкових відрахувань, почали оцінювати за безцінь саме під гаслами про концесію. Робилося це зі спеціальним наміром звести концесійні платежі до мінімуму. Тоді вартість оцінки майна порту «Південний» становила лише 12 тисяч гривень, і цю «оцінку» зробили за місяць! Для підприємства з тисячами найменувань активів та мільярдними оборотами — це світовий рекорд за ціною, швидкістю та цинізмом!

Згодом постали питання:

- Хто особисто в Уряді та Фонді державного майна вирішив, що передача порту «Південний» саме у концесію є доцільною?
- Хто особисто взяв на себе відповідальність за ці дії, і якою буде ця відповідальність?
- Хто особисто у Фонді держмайна вирішив провести конкурс на таку нищівну оцінку майна порту «Південний» і чому встановив такий короткий термін?
- Чому в цій важливій справі був такий поспіх?

Пізніше концесію порту «Південний» все ж таки офіційно скасували, а «відповідальні» чиновники «десь зникли» без покарання. Але концесійне «свербіння» влади нікуди не поділося. Історії з «концесійними» аеропортами Херсон, Тернопіль, Луганськ теж закінчилися нічим, окрім витрат часу та грошей на чиновників. Це показало, що концесія — це не завжди «купа грошей задарма й одразу».

Однак, з «легкої руки» чергового очільника Міністерства інфраструктури (раніше — Міністерства транспорту) Володимира Омеляна, слово «концесія» як спосіб покращення майбутнього транспортної галузі буквально пронизало інформаційний простір України.

Зрештою, це призвело до двох повністю провальних проєктів (Херсон та Ольвія), а також до реальних мільйонних збитків для учасників цих концесій. І ці реальні збитки — лише результат «концесійного свербіння» чиновників та їхніх казок про «велику купу грошей задарма й одразу». Детальніше про те, як зараз триває концесія в порту Херсон — наприкінці статті.

А що там «на болотах»?

«На болотах» (у Росії) у концесію частіше передають громадський транспорт: трамваї, мости, дороги, навіть паркувальні майданчики. У всіх проєктах є проблеми та дотації з місцевих бюджетів. Якщо концесіонер не отримує очікуваного доходу, то держава або регіон доплачують йому грошима. Часто це прямо прописується в концесійній угоді.

Яскравий приклад — трамвай у Санкт-Петербурзі з важливою лінією «Чижик», яка дозволяла пасажирів транзитом до віддаленої станції метро. Але коли цю станцію метро закрили на тривалий ремонт, пасажиропотік для концесійного трамвая різко впав. Місто, звісно, почало дотувати й цю приватну трамвайну концесію. Також там здають у концесію платні автодороги, мости або виїзди з міста. Коли потік автомобілів падає, проєкт ризикує вийти на окупність через 100 років. Або ж знову потрібні дотації з бюджету.

Чи вивчали цей «довсвід боліт» наші чиновники? Чи просто витрачають державні кошти, повторюючи сумнівні гасла на кшталт «концесія — це завжди багате майбутнє для всіх»?

Але й «на болотах» є важлива тенденція: концесія застосовується лише там, де є що чи кого возити, вантажити! З цього й починається будь-який концесійний транспортний проєкт! Там, тут, усюди у світі та завжди!

Світовий досвід концесій

У світі є багато вдалих концесійних проєктів, зокрема й у портах. За даними Світового банку, у 2015 році у форматі державно-приватного партнерства (ДПП) у портовій галузі світу існувало 598 довгострокових угод, 500 з яких були різними формами концесії. Успішні приклади є в портах Антверпен, Пірей, Сауп (Бразилія), Мальта, Фос (Франція), Констанца (Румунія), Буенос-Айрес та інших.

Особливо цікавими є досвід концесій в порту Буенос-Айрес в Аргентині. Тамтешній уряд наполягав на тому, що умовою чесної конкуренції має бути лише відбір кандидатів у відкритому конкурсі. Експерти зараз вважають, що саме передача терміналів трьом компаніям-конкурентам визначила позитивний результат цієї концесії: зменшення вартості перевантаження контейнерів у порту та підвищення продуктивності праці. Як бачимо, саме уряд наполягав на відкритому конкурсі, тоді як наш український уряд чомусь проводить закриті концесійні презентації.

Таким чином, можна зробити досить впевнений висновок: концесія — це цікавий і вигідний спосіб залучення приватного капіталу до державних проєктів. Однак, це працює виключно за наявності відповідної компетенції, розуміння процесів та їх прогнозування на десятиліття вперед. А головне — за умови відсутності навіть натяків на корупційні ризики. У прикладі з концесією в порту Чорноморськ уряд, представлений чиновниками міністерства, не продемонстрував ані першого, ані другого, ані третього.

Дві обов'язкові умови для успішної концесії

Крім привабливості самої ідеї майбутньої концесії, потрібні ще дві обов'язкові умови.

Перша: наявність «вантажної бази». І не має значення, що це — пасажирів, наспинні вантажі чи контейнери. Найважливіша умова — це вже наявна «вантажна база» на об'єкті концесії. Залучення концесіонера «з їхньою» вантажною базою, особливо тією, що він сам контролює, є концептуальною помилкою для проєкту концесії в наших умовах.

Наприклад, концесіонер, що потенційно прийде до Чорноморська, вже працює в Констанці та може розширювати нашу «вантажну базу» коштом порту Констанца. Ці два порти розташовані за 300 км один від одного, і концесіонер матиме можливість «грати» вантажопотоками, змінюючи фінансові результати концесії на свою користь. Хтозна, який результат отримає наша держава наприкінці... Бізнес є бізнес.

Друга: ставлення уряду та органів контролю держави до концесіонера та до довгострокових проєктів. Про органи контролю треба писати окремо. Але про ставлення уряду до одного вже реалізованого концесійного проєкту важливо «волати» вже зараз. Хоча б для того, щоб майбутні концесіонери розуміли, в яких умовах їм доведеться працювати.

Експерти пам'ятають, як до повномасштабної війни Україна надто поспішно передала у концесію два порти: Херсон та Ольвію. Зараз ці порти не працюють, концесійні проєкти заморожені, і що буде далі — незрозуміло. Але вже є новини з Херсону, звідки концесіонер-інвестор повідомляє так: «Ситуація катастрофічна.

Інфраструктура підприємства, його майно майже на 100% знищено, пошкоджено або викрадено військовими формуваннями РФ. Рік тому Київська торгово-промислова палата склала експертний висновок, яким встановлено факт майже повного знищення, пошкодження та викрадення нерухомого державного майна та власного майна ТОВ «Херсонський порт», яке перебувало на території та в акваторії порту. Знищено, викрадено або пошкоджено в порту майна концесіонера та держави на:

- Транспорт, спеціальна техніка: 68 одиниць - 100%
- Будівлі та споруди: 158 одиниць - 100%
- Інші основні засоби: 1270 одиниць - 76,5%
- Плавзасоби: 32 одиниці - 100%
- Портальні крани: 14 одиниць - 100%
- Залишки по складу: 99 231 одиниця - 99,23%
- ПММ, металевий прокат, пісок: 2 574,89 т - 100%
- Труби, кабелі, троси: 11 905,82 погонних метрів - 100%

Концесіонер робить висновок: «Таким чином, на сьогодні об'єкта концесії у тому вигляді, в якому він був переданий за актом 23 грудня 2021 року, більше не існує. Відсутність засобів виробництва повністю унеможливує роботу морського порту Херсон та здійснення концесійної діяльності».

Але найстрашніше в цій ситуації — це реакція профільного Міністерства. Херсонський концесіонер вже понад 7 разів офіційно звертався до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, щоб спільно розробити та затвердити дієвий план відновлення Херсонського порту. На жаль, він змушений констатувати: профільним відомством досі не затверджено навіть рішення про створення робочої групи.

Так для чого Міністерству була потрібна ця показова концесія? Така «вдала» ше кілька років тому? І саме це Міністерство, яке фактично «кинуло» вже одного інвестора-концесіонера, проводить «закриті концесійні презентації» наступних концесійних проєктів в інших портах України!

І саме про ці дві обов'язкові умови (наявність вантажної бази та адекватне ставлення уряду) повинен знати майбутній інвестор в Україні.

Аналіз презентації концесії у Чорноморську

Готуючись до цієї статті, я хотів проаналізувати презентацію Міністерства щодо концесії у Чорноморську, представлену у Варшаві. Але не знайшов там зовсім нічого цікавого чи корисного. Слайди від ЄБРР, МФК та самого Міністерства містили застарілі фотографії портів і довоєнні показники роботи.

У закритій частині презентації, крім намагань за пів року закінчити процес оцінки, оголосити та провести конкурс, ще є обіцянки «передати концесіонеру 1200 кваліфікованих працівників порту», при тому, що зараз там працює лише 50 осіб із середньою зарплатою 10 тис. грн. Якесь нісенітниця, а не презентація концесійного проєкту.

З вищезазначеного можна зробити лише один висновок. Україна, представлена чиновниками Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури (де у міністра вже є з десяток «відповідальних» заступників), не готова зараз організувати та втілювати складні концесійні проєкти. Ні з погляду компетентності чиновників, ні з погляду фінансової грамотності, ні з погляду розуміння процесів транспортної галузі, ані з погляду відповідальності чиновників цього міністерства за свої дії.

Найкращим варіантом було б змусити цих чиновників зовсім припинити поширювати нісенітницю про будь-які концесії. Та не дурити ані суспільство всередині України, ані потенційних іноземних інвесторів.

Автор: Олександр Захаров, спеціально для видання «Аргумент»

Теги: [ООО Херсонский порт](#) [Порт Черноморск](#) [Мініфраструктури](#) [Мінінфраструктури](#) [Омелян Володимир](#)

[Омелян Володимир](#) [Порти](#) [ПТ Морської торгової порту Юліані](#) [Концесія](#)

Юлія Більченко
ВИПУСКОВИЙ РЕДАКТОР

🕒 13 травня 2025 р., 19:50 👁 Перегляди: 2583 💬 Коментарі: 0

[Роздрукувати](#) [Надіслати товаришу](#)

Коментарі:
comments powered by Disqus

Головна	Новини	Конфлікти	Позиція	Думка	Події	Війна
Про нас	Рейдерство	Політика	Коментарі	Політика		
Статті	Корупція	Корпоративні конфлікти	Різне	Економіка	Відео	Блоги
Архів	Економіка	Кримінал				
Закони	Новини світу					
Контакти						

2013-2026 © АНТИКОР — національний антикорупційний портал

Реклама на сайті • Наші партнери

Політика конфіденційності

Використання матеріалів сайту дозволено лише за наявності активного гіперпосилання на джерело. Усі права на тексти, зображення, фотографії та відеоматеріали належать їх авторам.

Важливі новини

10.06.2026

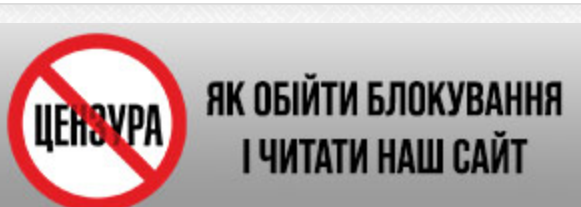
Болгарський «схематоз» Олега Невзорова: як одеська забудовна мафія захопила ліси Варни

#Варна #Godelux #Болгарія

05.06.2026

Михайло Рева освоєв мільярди на відбудові енергетики через ексзаступника голови ОП Кирила Тимошенка

#КМДА #КПТА #Тендери



Останні новини

- [По дати](#) | [По періодам](#) | [По категоріям](#)
- 14:47 Загроза для Starlink: китайська ракета вибухнула на орбіті та розпалася на понад 100 уламків
 - 14:41 Військовослужбовця судитимуть за створення банди, яка викрала понад 8 мільйонів гривень на фіктивному блокопсті
 - 14:25 Удар по "серцю" заводу: СВУ та Сили оборони уразили найбільший НПЗ Москви за 500 км від кордону
 - 14:19 Дональд Трамп розповів про деталі зустрічі із Володимиром Зеленським на полях саміту у Франції
 - 14:13 На Закарпатті розслідують смерть 29-річного чоловіка після перебування у ЦКК
 - Підписуйтесь на наш канал в Telegram. Оперативно про головне
 - 14:07 У Росії зростають черги на АЗС: регіони вводять обмеження на продаж бензину
 - 14:01 У Києві псевдополковник вимагав 30 тисяч доларів за «вирішення питання» з виключенням із військового обліку
 - 13:55 США розпочали зняття морської блокади Ірану, — заступник глави МЗС Ісламської Республіки
 - 13:49 З напсом "TRUMP" та номером 47: німецький канцлер Мерц подарував Трампу на саміті G7 футбольну джерсі
 - 13:44 "Рішення було незаконним": адвокати підозрюваного у вбивстві Фарлон поновили право на діяльність
 - 13:38 **"Завжди важливо координувати позиції": Зеленський зустрівся з Трампом на саміті G7 в Євіані**
 - 13:33 "Хай приєднає до Москви": у Путіна відповіли на пропозицію Зеленського зустрітиса на саміті G7
 - 13:27 "Це робить диявола": мітрополит Павло прокоментував руйнування в Успенському соборі та згадав про співчуття з Росії
 - 13:21 ОАКС дозволив Львовчкінку та його патрнеру збудувати 23-поверховий хмарочос біля Києво-Печерської Лаври
 - 13:15 Мاستок та земля за копійки: очільник сервісного центру Кременчука Лобанов задекларував дім та ділянку по 5 тисяч гривень
 - 13:09 "Росії варто укласти угоду": Трамп на саміті G7 закликав до завершення війни та анонсував нову зустріч із Зеленським
 - 13:03 Махінації з "гуманітарними" Mercedes: суд конфіскував чотири авто у латвійця та оштрафував його на 150 тисяч
 - 12:57 "Предметні та змістовні зустрічі": Зеленський розповів про перші підсумки переговорів на саміті "Групи семи"
 - 12:52 Атака БПЛА на Московську область: шестеро людей дістали поранення, зокрема 13-річна дівчинка
 - 12:46 У Києві через атаку РФ вибито вікна в будівлі ВАКС, проте засідання відбудуться за графіком
 - 12:40 Продавав авто для ЗСУ через TikTok: на Київщині викрили схему торгівлі гуманітарними машинами
 - 12:34 Фейкові прапори від шпунного інтелекту: ISW заявив про нову інформаційну спеоперацію РФ навколо Костянтинівки

Теги новин

COVID-19 агресія Росії Атака **Війна**

Война ВСУ вторження

Дональд Трамп Донбас ДПТ Зеленський ЗСУ Київ коронавірус Корупція

Напад Росії на Україну Нападение

Россиа на Украину окупанти Порошенко Путин Росія

Россия сев США Украина

Україна ЧП Епидемія коронавіруса

Наші опитування

Чи вірите ви, що Дональд Трамп зможе зупинити війну між Росією та Україною?

- Так, повністю зможе
- Частково зможе, але відразу
- Ні, не зможе
- Це залежить від дій інших сторін
- Важко відповісти

[Голосувати](#)

Показати результати опитування
Показати всі опитування на сайті

Facebook RSS-підписка
Twitter Email-розсилка
YouTube Мобільна версія