

Время временщиков: почему 11 из 13 руководителей морпортов находятся в статусе и.о.

В апреле руководители 11 из 13 госпредприятий «морской торговый порт» находились в статусе исполняющих обязанности. Кадровая чехарда и снижение уровня профессионализма в отрасли становятся главной проблемой

В ходе [Национального морского рейтинга Украины по итогам 2017 года](#) помимо массы различных достижений традиционно определялись и основные неудачи, беды прошлого года для водного транспорта Украины. Рейтинг этих неудач составлялся на основе опроса экспертов из числа руководителей, ведущих специалистов предприятий, компаний (в нынешнем году их было 82). И на первое место среди неудач 2017 года на водном транспорте эксперты поставили кадровую чехарду и снижение уровня профессионализма в отрасли.

Наибольшая беда

Одним из проявлений кадровых бед, по мнению ряда экспертов, стала «кадровая политика Министерства инфраструктуры, повсеместно насаждающего руководителей в статусе и. о.».

Эксперты отмечали, что «резкие смены руководства портов тормозят их развитие, нарушают инвестиционный климат», что «скомпрометировала себя система конкурсов на руководящие посты, поскольку с одними победителями конкурсов подолгу не заключают контракт, а других и вовсе увольняют». «Нормой стали кадровые назначения временщиков (с приставкой «и. о.») без проведения нормальных процедур назначения с заключение контрактов». «Новые, подчас «случайные» люди в отрасли, тем более в ранге «исполняющих обязанности», сильно повлияли на

отток специалистов из государственного сектора».

Не случай, а закономерность

Редакция решила проверить, насколько такие утверждения соответствуют действительности. И хотя журналистам, работающим в отрасли, казалось бы, общая картина и так ясна, результаты скромных исследований впечатлили.

Напомним, что после проведения портовой реформы у нас сохранилось 13 госпредприятий, оставивших в своих названиях слова «морской торговый порт» (МТП).

И. о. руководителя выглядит слабой фигурой в глазах своего коллектива, местных властей и потенциальных инвесторов

Так вот, на апрель 2018 года в 11 из этих предприятий руководители находились в статусе исполняющих обязанности директоров. Можно ли сказать, что так получилось случайно? Скажем, таким неожиданным образом «звезды сошлись» к нынешнему апрелю?

Нельзя. Факты свидетельствуют, что «звезды» тут не причем, а ситуация с руководством портов – это не единичный зигзаг, случай, а закономерность нынешней кадровой политики, проводимой Мининфраструктуры и Кабинетом Министров.

Напомним, что еще год назад в январе 2017-го Ассоциация «Укрпорт» в своем обращении к премьер-министру Украины Владимиру Гройсману писала: «Коренных изменений требует кадровая политика на морском и речном транспорте. Из тринадцати директоров морских торговых портов только трое имеют подписанные контракты, все остальные являются исполняющими обязанности, а в четырех портах руководителями в полном объеме пройдена процедура конкурсного назначения, но в течение около полугода контракты не подписаны».

Уже весна 2018-го. За прошедший год, казалось бы, можно было как-то исправить ситуацию, но она, напротив, усугубилась.

Вместо одних исполняющих обязанности пришли другие исполняющие обязанности. При этом значительная часть руководителей МТП исполняет свои обязанности неоправданно долгое время без назначения. Например, руководитель МТП в Скадовске – с сентября 2017 года, руководитель МТП в Белгород-Днестровском МТП – с сентября 2017 года, в Черноморске – с сентября 2017 года, в Усть-Дунайске – с января 2017 года, в Южном – с декабря 2016 года, в Ольвии – с июня 2016 года, в Рени – с февраля 2016 года.

Во многих портах предшественниками нынешних руководителей были также директорами с приставкой и. о. Это было в порту «Южный», Бердянском, Николаевском, Белгород-Днестровском, Одесском, в Херсонском... В ряде портов уже сменилось по три подряд руководителя в статусе и. о. Например, в стратегически важном для страны Одесском МТП.

Чем плоха приставка «и. о.»

Мы поинтересовались у и. о. директоров госпредприятий, насколько сильно влияет приставка «и. о.» на их возможности руководить предприятиями. Оказывается, влияет.

Сам руководитель, не имеющий контракта, ощущает себя перед властью не то чтобы беззащитным (кого сегодня реально защитит контракт?), но неуверенно, он находится явно в слабой позиции. Его могут просто в любую минуту без проблем и даже объяснений отодвинуть от руководящей работы. А значит, его возможности проявлять инициативы, отстаивать свое мнение ограничены. Ему логично быть послушной, сидеть тише, пока не состоится нормальное назначение. И это очень понятно.

Такой и. о. руководителя выглядит «временщиком», слабой фигурой в глазах своего коллектива, в глазах местных властей, в глазах потенциальных инвесторов, которые бы хотели договариваться с теми, кто крепко «стоит у руля», а не с теми, кого могут завтра снять с работы.

То есть наличие сегодня в большинстве государственных

предприятий – морских торговых портах руководителей в статусе и. о. – это однозначно ослабление управления всего этого госсектора.

Такая кадровая чехарда – прямой результат, как уже говорилось, кадровой политики нашей власти: и Мининфраструктуры, и Кабмина.

Странные конкурсы

Одной из причин «засилья временщиков» называют сложные и длительные процедуры конкурсов на должность директора ГП МТП. «В соответствии с постановлением Кабмина №777 2008 года с многочисленными изменениями и дополнениями, есть три категории предприятий, по которым проводятся конкурсы.

Первая – особо важные для экономики предприятия со стоимостью активов свыше 2 млрд гривен, с чистым доходом свыше 1,5 млрд гривен.

Вторая – стратегические предприятия, стоимость активов и чистый доход которых превышает 200 млн гривен.

Третья – незначительные предприятия, то есть все остальные.

Проведение конкурсов на предприятиях, которые относятся к первой категории, – это компетенция МЭРТ, вторая и третья – органа управления, в нашем случае – МИУ. Постановление Кабмина говорит о том, что по третьей категории руководитель аппарата может заключать контракт без проведения конкурса. Однако, согласно политической позиции министра, у нас все предприятия проходят через конкурс». Это я цитирую разъяснения Мининфраструктуры сентября 2016 года.

Итак, конкурсы. Они должны объявляться не позднее, чем через 20 дней после открытия вакансии руководителя предприятия, а срок полномочий исполняющего обязанности руководителя на период проведения конкурса не может превышать трех месяцев. Это законодательно установленные правила. Нормативные

требования. Но они не исполняются.

Вышеперечисленные примеры нахождения в статусе исполняющих обязанности свидетельствуют о нарушении сроков, предусмотренных для этого законом. При этом есть примеры не просто затягивания сроков с объявлением конкурсов. Скажем, в порту «Южный» руководитель находится в статусе и. о. с декабря 2016 года, а конкурс так и не был объявлен.

С другой стороны, выигрыш конкурса, оказывается, ничего претенденту на должность не гарантирует. Предшественник нынешнего и. о. директора Херсонского МТП руководил предприятием почти два года в статусе исполняющего обязанности. При этом он выиграл конкурс на замещение должности директора, но так и не был назначен.

Так же выиграл еще в 2016 году конкурс руководитель МТП «Ольвия» и, несмотря на это, пребывает в статусе и. о.

Выиграл конкурс еще в 2015 году и. о. директора Бердянского порта Николай Ильин, но не был назначен. А затем был уволен. Николай Ильин обратился в судебные инстанции. Апелляционный суд Запорожской области 5 декабря 2017 года признал его увольнение незаконным и обязал Мининфраструктуры восстановить его на работе. Министерство почти четыре месяца тянуло с исполнением судебного решения. В порту прошел митинг с требованием к министру выполнить решение суда. Наконец, министерство издало приказ о восстановлении Ильина 23 марта 2018 года и на следующий же рабочий день 26 марта новый приказ о его увольнении. Теперь ожидается новый раунд судебных тяжб.

И это еще одно весьма примечательное и печальное следствие нынешней кадровой политики. Если правила, нормы не соблюдаются, декларируется одно, а делается другое, если у претендентов налицо чувство несправедливости, они начинают борьбу доступными средствами. В итоге судебные тяжбы в связи с конкурсами и кадровыми назначениями в ряде портов, которые, кстати, способствуют общей кадровой неразберихе.

Эта же кадровая чехарда, нередко сопровождаемая привлечением в качестве исполняющих обязанности руководителей случайных людей, способствует и появлению уголовных дел, связанных с различными злоупотреблениями со стороны должностных лиц предприятий.

Причины промедления?

Среди причин нынешней кадровой ситуации в ГП МТП представители властных структур называют также проблемы с согласованиями со стороны местных властей, проблемы из-за возникающих судебных тяжб...

В апреле 2017 года, отвечая на запрос Ассоциации «Укрпорт», заместитель министра инфраструктуры Юрий Лавренюк сообщил, что основной причиной задержки назначения руководителей многих госпредприятий – морских торговых портов – является отсутствие утвержденного Кабмином Порядка создания, организации деятельности и ликвидации наблюдательного совета государственного унитарного предприятия (далее – Порядок, *ред.*).

Дело в том, что 25 июня 2016 года вступил в силу закон Украины №1405 «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины касательно управления объектами государственной и коммунальной собственности», внесший изменения в Хозяйственный кодекс Украины. Эти изменения предусматривают возможность создания на государственных унитарных предприятиях наблюдательного совета. К компетенции наблюдательного совета отнесено, в частности, назначение руководителя предприятия. И Порядок до сих пор Кабмином не утвержден. На этом основании Кабмин завернул в министерство несколько его представлений относительно назначения руководителей госпредприятий – морских торговых портов.

Но в марте 2017 года Кабмин уже утвердил вышеупомянутый Порядок, а также критерии обязательного создания наблюдательных советов. Прошел год, а руководителей МТП в

статусе и. о. лишь прибавилось.

А что в реальности?

То есть налицо какой-то труднопреодолимый бюрократический затор. Откуда? Позволю себе высказать версию, которая в разных видах обговаривается в отраслевых коридорах.

С середины 2013 года вступили в силу основные положения закона о морских портах страны. Закон фактически нацеливает на разгосударствление (приватизацию) государственных объектов в морских портах, которые занимаются коммерческой, хозяйственной деятельностью. И после принятия закона образованные в ходе портовой реформы стивидорные госпредприятия (МТП) уже повсеместно рассматривались, как сугубо временные структуры, с которыми вот-вот разберутся в плане приватизации.

Но в Украине произошла революция. Достигнутые на самых верхах договоренности о судьбах отдельных МТП пошли на пересмотр. Принятие немалого пакета нормативных подзаконных актов и некоторых законодательных, которые должны были разгрести пути для разгосударствления, затормозилось.

То, что в Верховной Раде Украины несколько раз проваливали законопроекты о выведении из списка стратегических объектов госпредприятий – морских торговых портов, то, что так долго и сложно проходит в парламенте законопроект о концессии (принят в первом чтении) свидетельствует о больших проблемах с достижением консенсуса наверху в отношении портового госсектора. Вокруг него идет борьба. Как за возможные будущие активы, так и за текущие возможные источники финансирования, в том числе политических проектов.

Заинтересованные силы стремятся захватить стратегически важные «высотки», какими, в частности, являются должности руководителей госпредприятий. И при этом, во-первых, чтобы руководители этих «высоток» были своими людьми (профессионализм – здесь требование вторичное), а во-вторых, чтобы были максимально послушными. Для этого неплохое

действенное средство – назначение в статусе и. о.

Честно говоря, против этого напора, против этой логики нашего не слишком цивилизованного капитализма, может быть бессильно и руководство нынешнего Мининфраструктуры. Как говорится, если не в силах совладать с процессом, или посторонись или возглавь. По мере сил, способностей и чего еще?

Комментарий юриста по данному поводу читайте в печатной версии журнала [«Порты Украины» №4, 2018](#)

<https://ports.com.ua/news>