

Доповідна Президента Асоціації портів України «УКРПОРТ» Крука Ю.Б до Президента України

8 грудня 2017 р. відбулись річні загальні збори Асоціації портів України «УКРПОРТ», членами якої є 53 підприємства морського та річкового транспорту та підприємств-партнерів, чисельність працюючих на котрих становить більше 50-ти тисяч робітників.

По результатах обговорення підсумків роботи, що проводиться Асоціацією «УКРПОРТ», стану справ у морських портах на кінець 2017 року та з пропозиціями і проханням щодо сприяння поліпшення роботи та реформування галузі у наступному році, Президенту Асоціації портів «УКРПОРТ» Круку Ю.Б. було дано доручення загальних зборів інформувати Президента України, Прем'єр Міністра та Міністра інфраструктури.

За дорученням загальних зборів Крук Ю.Б., Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ», звернувся до керівників цих інституцій. Документ звернення надається цілком.

**Президенту
України Порошенко П.О.**

Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ» Крук Ю.Б.

ДОПОВІДНА

Радю Асоціації портів України «Укрпорт» 31 березня 2016 року була схвалена розроблена фахівцями Асоціації «Концепція

реформування системи управління морським та річковим транспортом України», яка була надіслана на Ваше ім'я, на ім'я Прем'єр Міністра та Міністру інфраструктури. Головними заходами у Концепції було визначено створення центрального органу виконавчої влади – Морської Адміністрації України, реформування Державного підприємства «Адміністрація морських портів України (ДП «АМПУ») та приведення у відповідність з положеннями та вимогами Закону «Про морські порти України» системи управління портами України.

По результатах роботи у 2016 році Асоціація «Укрпорт» була вимушена констатувати, що запропоновані нами заходи незважаючи на постійні звернення у Міністерство та КМУ не виконані.

Створення Морської Адміністрації України було включено до Плану першочергових дій Уряду у 2016 році, але виконання цього заходу було перенесено на 2017 рік. Щодо двох інших заходів – в 2016 році по них взагалі нічого не виконано.

Згідно з рішенням минулорічних підсумкових загальних зборів (грудень 2016 р.) Асоціація «Укрпорт» на початку цього року – 19 січня 2017 року направила звернення на ім'я Прем'єр Міністра України 11-ти провідних фахівців економіки та морської галузі України, в якому були викладені 10 напрямків реформування галузі, реалізація дій за якими, як вважає Асоціація, дасть змогу досягти реальних позитивних результатів у реформуванні та розвитку морського та річкового транспорту України, який є одною з важливіших складових економічного ресурсу України та дасть змогу забезпечити надходження додаткових мільярдів коштів до держбюджету.

Головним з них були визначені:

– створення центрального органу виконавчої влади з управління морським та річковим транспортом – Морської Адміністрації України;

– реформування Державного підприємства «Адміністрація морських портів України»;

- виконання усіх вимог та положень Закону «Про морські порти України» щодо розвитку портів, системи управління, розмежування адміністративних та господарчих функцій в суб'єктах управління портами та інші;
- зменшення нормативу відрахувань дивідендів держпортами України у бюджет з 75% максимум до 50%;
- внесення змін до великої кількості Постанов та нормативних актів стосовно діяльності портів з питань затвердження фінпланів, списання майна, проведення тендерів, призначення керівників, узгодження технічної документації, отримання дозволів при реалізації інвестиційних проектів та інші;
- прийняття термінових заходів щодо підготовки та забезпечення успішних результатів перевірок Європейським морським агентством з безпеки (EMSA) та Міжнародною морською організацією (IMO) у 2018 році з ціллю недопущення виключення України з «Білого переліку IMO».

Характеризуючи те, що зроблене у галузі в подовш 2017 року з головних заходів, на яких наполягає Асоціація «Укрпорт» треба відзначити наступне.

1. 1. В питанні створення центрального органу виконавчої влади морського та річкового транспорту – Морської Адміністрації України.

Морська громадськість висловлює подяку Прем'єр Міністру України Гройсману В.Б., народному депутату, заступнику Голови комітету з питань транспорту ВРУ Козирю Б.Ю., народному депутату, голові підкомітету з питань морського та річкового транспорту ВРУ Урбанському О.І. керівникам морської галузі у Міністерстві інфраструктури Лавренюку Ю.Ф. та Басюку О.Г. та іншим фахівцям Міністерства на чолі з Міністром Омеляном В.В. за підготовку дуже важливих для галузі рішень КМУ, що вже прийняті згідно з пропозиціями Асоціації «Укрпорт» – про створення Державної служби морського та річкового транспорту – Морської Адміністрації України, а також про зниження

нормативу відрахувань дивідендів ДП «АМПУ» з 75% до 50%.

Але, що турбує Асоціацію «Укрпорт» в питанні створення Морської Адміністрації України?

На превеликий жаль, вже прийняте КМУ рішення про створення Морської Адміністрації України досі не реалізоване. Як вважає Асоціація «Укрпорт» – з суб'єктивних причин.

Суть в тому, що в процесі опрацювання остаточної редакції Положення про Морську Адміністрацію (на що за дорученням Прем'єр Міністра було дано 3 дні, а пройшло вже більш 3-х місяців) продовжується довготривале протистояння двох принципових позицій по повноваженням та функціям цього галузевого державного органу управління.

Асоціація «Укрпорт», а також більшість професіоналів галузі, у тому числі і керівники Міністерства інфраструктури вважають, що це повинен бути повноправний, повноважний орган управління галуззю, який мав би крім функцій з безпеки мореплавства також функції з управління майновим комплексом та майновими правами державних підприємств галузі.

Опоненти цієї позиції – перш за все ті, хто цей орган управління у 2013 році ліквідували, залишивши галузь на декілька років некерованою, а також в тому числі і сьогоднішній виконуючий обов'язки керівника величезного по чисельності та максимально зацентралізованого підприємства у портовій сфері – ДП «АМПУ» п. Райвіс Вецкаганс, відстоюють свою позицію – що функції Морської Адміністрації треба обмежити виключно функціями з контролю та нагляду за безпекою мореплавства.

З такою позицією Асоціація «Укрпорт», ще раз підкреслюю, категорично не погоджується.

Посилаючись на свій закордонний досвід деякі «великі» фахівці стверджують, що в морських європейських країнах функцій управління у тому числі і управління майном морських

підприємств не має. Але вони забувають про те, що Україна зараз знаходиться ще у процесі перебудови, реформування, приєднання до сформованих багаторічним європейським досвідом стандартів. Наявність до цього часу великої кількості державних підприємств та організацій, на яких по суті покладена відповідальність за виконання Україною зобов'язань по міжнародним морським конвенціям (всього 34 підприємства), великої кількості проблемних питань щодо їх функціонування, фінансування, оподаткування, змін форм власності, реформуванню та розвитку галузі, які повинні вирішуватись, виключно, на урядовому рівні та не можуть бути вирішені на рівні ДП «АМПУ» – вагомий аргумент на підтримку позиції Асоціації «Укрпорт».

Вельмишановний Петро Олексійовичу!

Звертаюсь до Вас з проханням підтримати пропозиції Асоціації портів України «Укрпорт» в питанні Морської Адміністрації України, а саме – якомога скорішого початку її роботи, та надання їй повних повноважень центрального галузевого органу виконавчої влади з управління морським та річковим транспортом України.

2. Питання реформування ДП «АМПУ».

Нажаль впевненість про необхідність реформування ДП «АМПУ» у професіоналів галузі виникла ще з перших кроків його роботи у 2013 році.

Це обумовлено тим, що Закон «Про морські порти України», за яким створено ДП «АМПУ», та у якому регламентується його діяльність, функції та повноваження містить ряд протиріч, насамперед у питанні розмежування адміністративних та господарських функцій ДП «АМПУ» в сфері безпеки мореплавства у портах, а також тим, що значна кількість норм цього Закону, спрямованих на реальне реформування системи управління портами та їх розвитку вже чотири роки не виконується з різних причин керівниками ДП «АМПУ». Ще у 2013 році був проведений несистемний та в багатьох випадках нераціональний розподіл

майна та виробничих фондів між утвореними Адміністраціями портів (філій ДП «АМПУ») та Державними стивідорними компаніями у портах, що у багатьох випадках ще й досі заважає їм нормально працювати. Чому ці проблемні питання не можуть бути вирішені керівництвом ДП «АМПУ» вже більш 4-х років для фахової портової спільноти є незрозумілим та неприйнятним.

На неспроможність вирішити згідно з вимогами міжнародної морської практики питання статусу та повноважень капітанів портів (невиконання Ст. 14 Закону), на вибірковість в спрямуванні фінансових ресурсів на розвиток окремих портів, в протиріч інтересам більшості інших (невиконання Ст. 22 Закону), на привласнення не належних ДП «АМПУ» функцій стратегічного планування розвитку морських портів (невиконання Ст. 7 Закону), на невживання заходів з розробки та введення в дію нормативних документів щодо мотивації приватних інвесторів до розвитку українських портів (невиконання Ст. 25, 26, 27 Закону) неодноразово вказували фахівці галузі. Ці питання були також предметом багатьох звернень Асоціації «Укрпорт» на всі рівні влади. Нажаль, поки ще реакції на це нема.

ДП «АМПУ», чисельність працюючих в якій становить більш 8 тис. працівників продовжує виконувати перш за все функції збиральника та транзитера галузевих коштів (перш за все портових зборів обсягом 5-6 млрд. грн. на рік) у вигляді податків та платежів не забуваючи виплачувати зарплатню своїм працівникам, яка перевищує у десятки разів (а у керівника – у сотні разів) середні виплати по галузі. Так у 2017 році очікується, що на оплату праці у ДП «АМПУ» буде витрачено біля 1,5 млрд. грн., які в попередні роки до створення цього підприємства збирались портами у складі портових зборів та витрачались самостійно на свій розвиток та днопоглиблювання.

Щодо капітальних інвестицій та робіт по днопоглиблюванню та розвитку портів – на це ДП «АМПУ» вряд чи вдасться засвоїти хоча б таку ж суму грошей з тих 4-х мільярдів що передбачені фінпланом 2017 року на ці цілі.

З 2017 року до керівництва ДП «АМПУ» був призначений закордонний фахівець – громадянин Латвії Райвіс Вецкаганс.

Приймати рішення з цього питання – це прерогатива виключно керівництва Міністерства та КМУ. Мотиви цього призначення з одного боку теж зрозумілі, але при цьому зважаючи на публічність цієї посади та розміри коштів які є в обороті керованого їм підприємства (біля 8 млрд. грн./рік) не можна не брати до уваги, що є також і багато хоч і не принципово важливих факторів, але таких, що все ж таки, не сприяють цілком продуктивному виконанню саме іноземним фахівцем обов'язків керівника такого важливого для України підприємства.

Статус «виконуючого обов'язки» (конкурс не проводився) на протязі року, відсутність громадянства України, не володіння українською мовою, неможливість оформлення допуску до таємних документів не на користь такого рішення.

Відмічаючи деякі позитивні зміни у роботі ДП «АМПУ» в питаннях підписання кількості договорів з потужними іноземними компаніями на виконання робіт великої вартості по днопоглиблюванню окремих портів та підвищення у співставленні з попередніми роками (але не в відношенні реальних потреб) обсягів капітальних інвестицій в українські порти за рік роботи Р.Вецкаганса, об'єктивно треба констатувати і ті недоліки та недоробки що мають місце в його роботі.

Приступивши до виконання обов'язків керівника ДП «АМПУ», доповідаючи на засіданні комітету Верховної Ради з питань транспорту про свої дії щодо виправлення помилок та недоліків у роботі попереднього керівника ДП «АМПУ» Р.Вецкаганс заявив, що у процесі реформування планує провести оптимізацію чисельності, та скорочення витрат на утримання штату службовців на 40% та значно розширити географію та напрямки фінансування насамперед днопоглиблювальних та інших робіт у всіх портах України.

Нажаль, але обіцянки ці практично не виконані. Що стосується реформування ДП «АМПУ» у частині надання більш широких повноважень філіям у портах, а також спрощення процесу організації та проведення тендерних процедур державних закупівель, а також інших – то у продовж 2017 року п. Р.Вецкаганс взагалі неодноразово публічно заявляв, що вважає реформування ДП «АМПУ» недоцільним, а що стосується скорочення витрат на оплату штату ДП «АМПУ» – то вони навпаки зросли на 45%, а згідно з наведеної у ЗМІ інформації у проекті фінплану 2018 року ще зростають, що дасть змогу платити керівнику у середньому за місяць більш 500 тис. грн. зарплати, що ніяким чином не сприймається портовиками, які заробляють гроші перевантажуючи сотні мільйонів тонн вантажів на причалах у портах.

Якщо до цього додати, що у 2017 році різко зросла кількість закордонних відряджень керівного складу ДП «АМПУ» на різноманітні міжнародні семінари, конференції, виставки, саміти та інші, то на цьому фоні вже зовсім неприйнятною є ситуація днопоглиблення у портах України про яку заявив Р.Вецкаганс в інтерв'ю видавництву Порти України сказавши, що заплановану суму близько 4-х мільярдів грн. фінансування цих робіт ДП «АМПУ» «освоїти не вдається».

При цьому у портах Маріуполь, Бердянськ, Ізмаїл з причин не проведення передбачених робіт з днопоглиблення значно зменшилися глибини на каналах та у причалів, що вже призвело (та буде і далі призводити) до недоотримання десятків мільйонів гривень доходів цими портами у місяць.

В цій ситуації щоб уникнути негативних наслідків бездіяльності ДП «АМПУ» з незабезпечення нормативних глибин портовики вимушені, витрачаючи додаткові кошти, довантажувати судна на рейді або перетягувати з причалу на причал.

З урахуванням вищевикладеного з головних питань реформування у портовій сфері та галузі морського та річкового транспорту у цілому великої кількості проблемних питань в діяльності

портів, що накопичились, та потребують невідкладних Урядових рішень, а також приймаючи до уваги те, що на переконання Асоціації портів України «Укрпорт» необхідно вже невідкладно та терміново запроваджувати підготовчі системні заходи до процесу приватизації державних підприємств стивідорної діяльності у портах звертаюсь ще раз до Вас, вельмишановний Петро Олексійовичу, з проханням щодо сприяння внесення на засідання Кабінету Міністрів України питання стану справ та прийняття дійових рішень щодо реформ у галузі морського та річкового транспорту України.

Гальмування вже більш двох десятиріч реформ у нашій галузі коштує Державі багатомільярдних збитків від втрат вантажопотоків, що переорієнтуються з українських портів на порти країн – сусідів.

Прошу надати відповідні доручення, що дасть змогу переломити нарешті цю негативну тенденцію у морській галузі України.

З повагою, Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ»,

Народний депутат України 1994-2014 рр.

Ю.Б.Крук

