

# «МТП Усть-Дунайск» VS Мининфраструктуры - интервью главы порта

**Руководитель ГП «МТП Усть-Дунайск» Владимир Швыдченко о причинах упадка предприятия и требовании сменить уполномоченный орган управления в лице МИУ в интервью журналу «Порты Украины»**

10 апреля 2018 года трудовой коллектив госпредприятия «МТП Усть-Дунайск» на своем собрании решил обратиться в правительство Украины с требованием сменить уполномоченный орган управления в лице Министерства инфраструктуры из-за приводимых в обращении фактов неэффективности этого управления. Редакция попросила и. о. директора ГП «МТП Усть-Дунайск» Владимира Швыдченко прокомментировать появление обращения.

– Для того чтобы понять причины такого шага со стороны коллектива предприятия, хочу сделать небольшой экскурс в историю. Потому что уже многие годы действия транспортного министерства не только не помогали работать нашему предприятию, а, напротив, осложняли возможности его выживания в весьма депрессивном регионе.

Порт был создан в конце 1970-х для обеспечения бесперебойной работы международного судоходного предприятия «Интерлихтер», обслуживания лихтеровозной системы. Он состоял из морского района, где не было гидротехнических сооружений. Район включал в себя: морской подходной канал длиной 7,5 км, три глубоководные якорные стоянки для отстоя и догрузки судов и ковша порта в Жебриянской бухте, где были обустроены три бочковые стоянки с глубинами до 14 м. Они предназначались для

обслуживания лихтеровозов и крупнотоннажных морских судов. Также в акватории ковша порта были организованы два счала для накопления и отстоя лихтеров и несамоходных барж.

Кроме того, порт имел грузовой причал в Вилково и грузовой причал в портпункте Килия. На пике перевозок в порту обрабатывались 6 лихтеровозов и 635 лихтеров «Дунай-море», 412 из которых принадлежали советскому Дунайскому пароходству. Порт вел активную работу по привлечению транзитных навалочных, генеральных и тарно-штучных грузов, которые переваливались у бочковых стоянок с речного тоннажа на морской, и наоборот. При этом морские суда достигали дедефта 100 тыс. тонн. В 1989 году грузооборот порта вырос до 3,7 млн тонн.

Но в 1992 году было принято совместное решение Минтранса и МИДа Украины о выходе предприятий страны из международного МХСП «Интерлихтер». После этого в короткие сроки Украина вообще лишилась лихтеровозов, сотни лихтеров Дунайского пароходства стали в отстой, Килийский судостроительно-судоремонтный завод остался без заказов (в тот период завод строил по 6-7 лихтеров в месяц, проводил плановый и внеплановый ремонт существующих). А Усть-Дунайск потерял объемы работ по обработке лихтеровозной системы. Его грузооборот сократился более чем в два раза, а в портпункте Килия грузооборот уменьшился на 350 тыс. тонн. Доходная часть порта потеряла почти \$2,5 млн, без работы осталась большая часть производственных мощностей предприятия.

Следующий тяжелейший удар не только по Усть-Дунайску, но и по всем портам Дуная, всему судоходству на этой реке нанесли санкции международного сообщества против Югославии, которые в 1999 году сопровождались разрушением мостов через реку. Крупнейшая водная магистраль Европы оказалась разрезана на две части. Перевозки по Дунаю резко снизились.

Деятельность нашего порта тогда была

полностью дестабилизирована, возникла большая кредиторская и дебиторская задолженность, комом нарастали долги по выплате зарплаты коллективу. А задолженность по зарплате достигла одного года. И в этот тяжелейший период коллектив предприятия не увидел со стороны профильного министерства ни одного шага, направленного на облегчение финансовой ситуации порта.

Понимая, что рассчитывать нужно только на свои силы, коллектив инициировал создание обособленных подразделений в порту для рационального использования всех средств и ресурсов. Благодаря этому уже в 2003 году выросли грузооборот, число судозаходов, начала регулярно выплачиваться зарплата, сократились старые долги. Удалось заключить договоры на передачу бездействующего флота в бербоут-чартер для его работы в других портах Украины.

Но в 2004 году Минтранс снова вмешивается в хозяйственную деятельность предприятия и закрывает обособленные подразделения в порту, которые позволяли ему выживать.

**– Насколько я помню, за этим последовал период просто растаскивания порта. Результаты его я видел в 2008 году, когда вице-губернатор Одесской области Петр Хлыцов пригласил поехать вместе с ним в Усть-Дунайск. Оказалось, что на острове Шабаш, где размещались здания административно-хозяйственного корпуса, столовой, гостиницы, разнообразные служебные постройки, в собственности у госпорта остался только забор. Все остальное было распродано частным фирмам за долги.**

– Хочу отметить, что нормативно-правовой основой для разграбления Усть-Дунайска стали отраслевые соглашения, которые на 2001-2003 и 2006-2009 годы подписывало транспортное министерство с Профсоюзом работников морского транспорта (ПРМТУ). Там устанавливались такие нормативы тарифных ставок, которые невозможно было выполнить предприятию, находящемуся в режиме выживания. Из-за этого искусственно создавались огромные долги предприятия по зарплате.

Этим прекрасно пользовались дельцы, которые, например, предлагали, работнику или бывшему работнику порта, желающему получить, скажем, 40 тыс. грн долга по зарплате, дать их юристу доверенность на ведение дела. Затем юрист шел в суд, где его уже ждал судья, который выносил решение о том, что на основании отраслевого соглашения работник недополучил 40 тыс. грн.

Получив исполнительный лист, работник шел в порт получить то, что ему должны, а у порта уже заблокированы счета, о чем позаботились те же дельцы, собравшие кредиторские обязательства Усть-Дунайска. После этого на основании постановления Кабмина, запрещающего продажу государственного имущества, за исключением случаев, когда эта продажа происходит для погашения долгов по заработной плате, дело переходит к судoisполнителям. Они выбирают ликвидное имущество порта и продают за копейки.

Так в тот период были принудительно реализованы основные фонды порта, реальная цена которых составляла порядка 23 млн грн. А на торгах за них была получена сумма около 2 млн грн. За копейки были распроданы буксиры, баржи, лихтеры, малая механизация, служебные и бытовые помещения. Реально все это называется воровством. Да как земля его выдерживала?!

В итоге порт уже не мог полноценно предоставлять услуги по перевалке грузов, численность персонала сократилась в десятки раз. При этом транспортное министерство ничего не сделало для защиты госпредприятия от разграбления.

**– Да, но в 2009 году министерство назначило вас начальником порта, чтобы как-то исправлять ситуацию.**

– Я оказался там по той причине, что прожил в Придунавье всю сознательную жизнь. Исправлять было сложно. Мы через суд добились признания норм отраслевого соглашения недействительными и остановили распродажу остатков

имущества. Но потери оказались безвозвратными.

**– Уже многие годы в качестве одной из главных причин угасания Усть-Дунайского порта называют потерю глубин в Жебриянской бухте.**

– Много лет на вопрос, почему не восстанавливаются глубины в Усть-Дунайске, наше министерство отвечало, мол, нет грузопотоков. Но грузопотоки ушли прежде всего потому, что у порта в кризисные годы не хватало средств на дноуглубительные работы, а отрасль ему так и не помогла.

Наличие устьевого глубоководного порта – это сегодня почти обязательная картинка для любой значительной европейской реки. Но в случае с Дунаем эту роль играет стоящий не на Дунае, но связанный с ним каналом румынский порт Констанца. А в отношении украинского порта Усть-Дунайск, бывшего когда-то практически самым глубоководным, словно специально все делается для торможения, а сегодня и прекращения работы.

Тут можно вспоминать много историй. Основная проблема Усть-Дунайска изначально была связана с заносимостью акватории в Жебриянской бухте, откуда нужно было ежегодно черпать порядка 1200 тыс. тонн грунта. Как снизить заносимость? Вопрос технически решаемый. В начале 2000-х по заказу портовиков была разработана концепция или схема. Идея состояла в том, чтобы в соединении Жебриянской бухты с Дунаем построить одностворчатый шлюз, открывающийся лишь тогда, когда нужно заводить баржи. Остальное время шлюз закрыт, и дунайские воды не доставляют в бухту свои наносы. По расчётам на то время, заносы должны были снизиться примерно в три раза, то есть до 400 тыс. тонн.

Были и другие варианты. В 2002 году Минтранс провел в порту совещание, где было достигнуто решение о реконструкции соединительного канала для уменьшения заносов. Но в следующем году это решение было отменено. А в 2004-м появилось решение о создании глубоководного судового хода «Дунай – Черное море» на

территории Дунайского биосферного заповедника. Создание этого хода привело к перераспределению вод Дуная так, что глубины в Жебриянской бухте были окончательно потеряны, и фактически Украина лишилась своего глубоководного гирлового порта.

В 2007 году вместо рассмотрения вопроса о восстановлении глубин Минтрансвязи решило заморозить перевалку в Усть-Дунайске и вывести из эксплуатации гидротехнические сооружения в Жебриянской бухте.

И все последующие годы если и были какие-то «движения» транспортного министерства в отношении нашего порта, то только в сторону ущемления его интересов. Это притом, что само министерство согласно прописанным функциям обязано развивать морской и речной транспорт, строить, проводить реконструкцию и модернизацию его инфраструктуры, осуществлять меры по формированию и реализации госполитики в этой сфере, привлекать инвестиции и т. д. Министерство должно генерировать управленческие решения для повышения эффективности работы объектов госсобственности. Мы же наблюдали совсем другую картину. И тому масса примеров.

Показательная история недавнего времени с буксиром «Витязь». Еще до аннексии Крыма на завод «Залив» в Камыш-Буруне (Керчь) был поставлен на ремонт плавкран ПГП-2, принадлежащий ГП «МТП Усть-Дунайск». «Витязь» также еще до аннексии работал на рейде в Керченском проливе. Когда стало ясно, что плавкран может попасть в перечень «национализируемого» новыми властями Крыма имущества, 30 июля 2014 года «Витязь» зашел в Камыш-Бурун и увел плавкран в Одессу. Так спасли имущество госпредприятия стоимостью 15 млн грн.

А наша Генпрокуратура начала уголовное производство по факту нарушения порядка въезда-выезда на временно оккупированную территорию АРК. В апреле 2015 года у судна были изъяты судовые документы, в результате мы не могли эксплуатировать буксир. И

лишь в октябре того же года определением суда юридически был оформлен арест.

В январе 2016 года Апелляционный суд Киева удовлетворил жалобу порта, отменил арест «Витязя» и признал, что госпредприятию действиями органов прокуратуры был нанесен ущерб. Но 1 февраля по санкции Печерского суда был проведен очередной обыск на «Витязе» в Херсоне. По результатам обыска судно уже было изъято как вещественное доказательство.

Наконец, в марте 2016 года Печерский суд удовлетворил жалобу порта на бездействие Генпрокуратуры и обязал вернуть судно, но «Витязь» был возвращен порту только в августе. Понесенных убытков нам никто не компенсировал.

Во всей этой судебной эпопее коллективу порта пришлось в одиночку отстаивать свои права. Несмотря на неоднократные обращения за помощью к Мининфраструктуры, ни помощи, ни даже ответов мы не получили.

**– Когда вы сказали о решении Минтрансвязи заморозить перевалку в Усть-Дунайске, речь, я понял, шла о морском районе порта. В то же время небольшая перевалка сохраняется в портпункте Килия – в 2017 году чуть более 54 тыс. тонн. Есть ли перспективы ее сохранения или даже развития?**

– В январе 2017 года у меня закончился контракт, и Мининфраструктуры проводило конкурс, где я говорил о перспективах порта. Они есть и прежде всего связаны с возможностью освоить перевалку зернового экспорта Бессарабии. Там производится ежегодно порядка 1,7 млн тонн зерна, подавляющее большинство этого зерна идет на экспорт. Оно до 2004 года, пока не вмешался Минтранс, перегружалось через Усть-Дунайск.

Сегодня у нас остался один портпункт Килия, где глубины у причала позволяют обрабатывать морские суда с осадкой до 6 м. Но проходные глубины на ГСХ «Дунай – Черное море» в 4 метра позволяют обрабатывать только суда типа река – море

дедвейтом в 2,5-3 тыс. тонн. Такие партии можно отправлять максимум на Ближний Восток, поскольку фуражное зерно на Европу не идет. А на Ближнем Востоке сегодня очень непростое время, затрудняющее нормальную торговлю. Как же сделать так, чтобы можно было отправлять партии по 30-50 тыс. тонн?

Надо вспомнить старый опыт перевалки, но делать ее на внешнем рейде Усть-Дунайска на глубоководных якорных стоянках. В Украине накопился огромный опыт рейдовых перевалок. То есть сначала зерно завозим в Килию, где грузим на маленькие судакостеры, те отвозят его на внешний рейд с перевалкой на морской тоннаж. А судовые партии в 30, 40, 50 тыс. тонн уже могут идти в любую точку мира. Таким образом, мы создаём украинскому региональному экспортеру неплохие условия для выхода на внешний рынок. Всего этот вариант может нарастить грузооборот порта до 500 тыс. тонн в год.

Но порту нужна помощь. Напомню, что с Килией нет железнодорожного сообщения, а имеющаяся автодорога, за которую отвечает Мининфраструктуры, в ужасном состоянии. У порта нет оборотных средств. Не осталось своего флота, чтобы довозить зерно до внешнего рейда и т. д.

**– А какими грузовыми средствами порт располагает в Килии?**

– Там есть 150 метров причальной стенки, 4 порталных крана, из них три «Ганса» и один «Альбатрос». Есть склад вместимостью 2 тыс. тонн. Но погрузку можно вести и без кранов. У нас есть специальные устройства, позволяющие после того, как автомашина высыпала зерно в ковш, подавать это зерно в лихтеры. В сутки можно грузить до 3 тыс. тонн. Проблема заключается лишь в том, что всё приготовленное могут завтра забрать и куда-то деть.

**– А кого признали победителем конкурса на должность руководителя порта в прошлом году?**

– Победителем признали человека, который в свое время довел порт до разорения. Причем убедительной аргументации такого решения не было. Я подал в суд, он длился с июня 2017 года до

23 марта 2018 года и признал решение конкурсной комиссии незаконным.

В этих условиях коллектив порта, который реально обеспокоен судьбой градообразующего в нашем регионе предприятия и который разуверился в способности и желании транспортного министерства помочь сохранить порт, принял решение обратиться в правительство с предложением сменить уполномоченный орган госуправления.

**– А может быть, правильнее было бы провести цивилизованную приватизацию ГП «МТП Усть-Дунайск»?**

– А где вы видели цивилизованную? Уже не первый год идут разговоры о концессии, приватизации, государственно-частном партнерстве, разрабатываются законопроекты, пилотные проекты, логистические кластеры, но каких-либо реальных шагов портовики так и не увидели. Ни один государственный стивидор так и не приватизирован.

В таком неопределенном состоянии мы находимся уже не один год. Государство не может разработать эффективную схему взаимодействия с частным бизнесом, а инвестор занял выжидательную позицию. Поэтому коллективу предприятия приходится в буквальном смысле слова выживать в условиях жесткой конкуренции, перехватывая небольшие партии грузов и постоянно доказывая свое право на существование.

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