

Омелян займется политической деятельностью

Министр инфраструктуры Владимир Омелян намерен заняться политической деятельностью после завершения работы в правительстве. Об этом сообщает [«Интерфакс-Украина»](#).

«После всех этих интересных событий вокруг меня (уголовного производства, открытого Национальным антикоррупционным бюро Украины) я вижу четкий путь – в политику», – сказал Омелян в эфире «Громадського».

По словам министра, у него есть предложения от политических сил, но переговоров с ними он пока не ведет. «Я человек лояльный, человек команды, поэтому для того, чтобы рассматривать серьезно любые другие предложения, я сначала должен подвести итоги по той командой, с которой я работаю сейчас («Народный фронт»)), – отметил Омелян.

Министр также отметил, что после работы на должности министра планировал посвятить время семье.

В сентябре сотрудники Национального антикоррупционного бюро Украины (НАБУ) [вручили](#) подозрение Омеляну в совершении уголовных преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 368-2 (незаконное обогащение) и ст. 366-1 (декларирование недостоверной информации) Уголовного кодекса Украины.

Соломенский райсуд Киева [отпустил](#) Омеляна на поруки. Поручителем выступил министр по делам молодежи и спорта Игорь Жданов. Согласно решению суда, министр также должен будет прибывать в НАБУ по первому требованию, уведомлять о фактах смены места проживания и работы, прекратить общение со свидетелями и сдать загранпаспорта. Решение вступило в силу после оглашения в суде. Позднее НАБУ [предоставило](#) разрешение Омеляну выезжать в заграничные командировки.

Омелян категорически отвергает предъявленные обвинения и считает дело политически мотивированным. В частности, министр связывает обвинения с проводимыми им реформами, начинающимися в стране выборами и делом против бывшего народного депутата Николая Мартыненко, которое ведет НАБУ.

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

Allseeds к концу года нарастит месячную перевалку масел в «Южном» до 100 тыс. ТОНН

Группа компаний Allseeds намерена до конца 2018 года увеличить мощности перевалки растительных масел до 100 тыс. тонн в месяц. Об этом заявил на пресс-конференции во вторник глава правления Allseeds Group Вячеслав Петрище, сообщает корреспондент «Портов Украины».

«Мы уже строим в порту «Южный» новые масляные танки и планируем в октябре начать увеличивать мощности перевалки для того, чтобы уже в декабре выйти на 100 тыс. тонн в месяц», – рассказал Петрище.

По его словам, в следующем году Allseeds планирует достичь на терминале в порту «Южный» годовой мощности перевалки в 1,5 млн тонн, а через два года – переваливать 2,5 млн тонн в год. «Объем инвестиций составит порядка \$15 млн в дополнение к \$30 млн, которые мы ранее вложили», – добавил он.

По словам президента правления группы, Allseeds последовательно реализует создание масличного хаба. «Мы хотим создать площадку для трейдеров, переработчиков, где они могут продавать любые объемы масла и отгружать его в любую точку планеты. Терминал сможет принимать суда любого класса без учета расстояния и с водоизмещением до 100 тыс. тонн», – поделился планами он.

Нидерландский банк развития FMO и Diligent Capital Partners (DCP) 19 сентября закрыли сделку по приобретению 16% акций компании Allseeds SA, одного из крупнейших производителей и экспортеров растительных масел и шротов в Украине.

Allseeds владеет современным маслоэкстракционным заводом по переработке семян подсолнечника суточной мощностью 2,4 тыс. тонн (1,8 тыс. тонн рапса или 1,5 тыс. тонн сои) в морском порту «Южный». Предоставляет услуги по перегрузке растительных масел и шротов на собственных терминалах в порту «Южный», которые позволяют обслуживать суда дедвейтом более 100 тыс. тонн и осадкой до 14,6 метра.

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

Руководители МИУ, АМПУ и госстивидора «Южный» обсудили вопросы концессии и дноуглубления

Представители Министерства инфраструктуры, ГП «Администрация

морских портов Украины» (АМПУ) и Офиса поддержки реформ обсудили с трудовым коллективом ГП «Морской торговый порт (МТП) «Южный» вопросы подготовки госстивидора к концессии и проекты дноуглубления.

Как сообщила пресс-служба АМПУ, в первую очередь рассматривались вопросы, связанные с проведением дноуглубительных работ в рамках подписанного АМПУ и ТИС меморандума, который сейчас остро беспокоит коллектив госстивидора ввиду возможного перехода грузов к частному оператору. В частности, обсуждалась целесообразность дноуглубления до 19 метров внутреннего канала к частным терминалам группы компаний ТИС за средства АМПУ, а также дноуглубление подходного канала к причалам госстивидора до 20-21 метра.

По словам и.о. председателя ГП «АМПУ» Райвиса Вецкаганса, основной задачей АМПУ является обеспечение равных возможностей развития как государственных, так и частных стивидорных компаний. Стороны договорились провести анализ грузопотоков в акватории порта «Южный», действующих тарифов и ставок портовых сборов с целью обеспечения равных и конкурентных условий для всех стивидоров, работающих в порту. В том числе – для госпредприятия, как неотъемлемой и важной составляющей комплексного развития акватории.

Руководитель Департамента реформирования и функционирования морского и речного транспорта Мининфраструктуры Александр Басюк и главный менеджер проекта «Реформа морской отрасли» Офиса поддержки реформ при министерстве Анатолий Тименко рассказали о ходе подготовки предварительного технико-экономического обоснования (пре-ТЭО) проекта концессии ГП «МТП «Южный» и ответили на вопросы трудового коллектива госстивидора.

По словам представителей министерства, в ближайшее время на рассмотрение рабочей группы по вопросам проведения анализа эффективности внедрения концессии ГП «МТП «Южный» должно

поступить пре-ТЭО проекта. После его детального анализа и обсуждения будет принято решение о переходе к следующему этапу – разработке полноценного ТЭО проекта. При этом решение о целесообразности концессии имущества госстивидора будет приниматься только в случае, если предложенные международными экспертами сценарии будут свидетельствовать о том, что проект экономически выгоден для государства, способствует развитию госпредприятия и обеспечивает соблюдение социальных гарантий для трудового коллектива.

«Мы понимаем обеспокоенность трудового коллектива в связи с обсуждением возможности передачи его в концессию будущего предприятия и сохранения рабочих мест. Для того, чтобы процесс работы над проектом концессии был максимально прозрачным, представители руководство порта, профсоюзы включены и в обязательном порядке будут участвовать в заседаниях рабочей группы по подготовке ТЭО. Ваша активная позиция позволит максимально учесть интересы работников предприятия при анализе эффективности проекта концессии. Необходимо наладить постоянный диалог и предоставлять людям информацию из первых рук», – отметил Вецкаганс.

Глава АМПУ добавил, что механизм концессии госстивидоров в портах будет детально отработан в рамках реализации пилотных проектов в «Ольвии» и «Херсоне», в том числе – в части социальных гарантий. Так, в соответствии с уже утвержденным и представленным потенциальным инвесторам ТЭО пилотных проектов концессионер берет на себя обязательства не допускать принудительного сокращения численности работников в течении пяти лет. В течение такого же периода нормы коллективного договора не могут быть изменены в худшую сторону.

По информации пресс-службы АМПУ, итогами встречи стали решения поддерживать активный диалог между Мининфраструктуры, профсоюзами и трудовым коллективом по подготовке проекта государственно-частного партнерства госстивидора «Южный», инициировать реализацию проектов развития железнодорожной ветки Черноморская – Береговая, разработать проект

реконструкции причалов госстивидора на основании технологии, предложенной госстивидором «Южный».

В сентябре 2018 года АМПУ и ТИС подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий реализацию инфраструктурных проектов в порту «Южный». В частности, АМПУ намерена провести дноуглубительные работы на внутреннем канале в акватории причалов группы компаний ТИС – №18-22, водном подходе к разворотному кругу и части операционной акватории причалов №18-20 на проектную глубину 19 метров, части операционной акватории причалов №21-22 на проектную глубину 16 метров. В свою очередь, ТИС выполнит дноуглубительные работы у причалов №18-20 до 19 метров, №21-22 до 16 метров. Согласно индикативному плану ТИС, после проведения дноуглубления подходного канала компания планирует в течение десяти лет увеличить объем переработки грузов на 10-15 млн тонн.

Группа терминалов ТИС – крупнейшая частная стивидорная компания Украины. Оперирует терминалами «ТИС-Зерно», «ТИС-Минудобрения», «ТИС-Руда», «ТИС-Уголь» и «ТИС-Контейнерный терминал» в морском порту «Южный». Группа в 2017 году [увеличила](#) грузооборот по сравнению с 2016 годом на 21% – до 26,012 млн тонн.

ГП «МТП «Южный» оперирует причалами №5-9 и №38 морского порта «Южный». Госстивидор в 2017 году сократил грузооборот по сравнению с 2016 годом на 5,7% – до 11,6 млн тонн.

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

Украина упускает потенциал увеличения экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью – Всемирный банк

В структуре экспорта Украины сохраняется концентрация сырьевых товаров, страна упускает потенциал увеличения экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью. Соответствующие выводы содержит отчет Всемирного банка (ВБ), сообщает [«Интерфакс - Украина»](#).

«Украина имеет стратегически важное географическое расположение, крупнейшие в Европе площади плодородных земель, численное население с высоким уровнем образования. Помимо этого, страна заключила в 2015 году Соглашение об ассоциации с ЕС (...) Все это открывает перед Украиной огромные возможности для наращивания объемов экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью (...) Тем не менее, выгоды, связанные с открытостью для торговли, в частности – перетекание технологий и знаний, до сих пор остаются весьма ограниченными», – сказано в отчете.

По оценкам банка, это обусловлено тем, что Украина до сих пор не стала важным участником глобальных цепочек добавленной стоимости. «На сегодня глобальное производство характеризуется высоким уровнем интеграции различных стран, когда готовый продукт является результатом усилий производителей из разных стран, а каждый этап технологического процесса вносит свой вклад в формирование ценности конечного продукта. Благодаря взаимодействию в рамках глобальных цепочек добавленной стоимости, страны обмениваются не только продукцией, но и технологиями, знаниями и связями. В то же время в Украине доля экспорта в рамках глобальной цепочки добавленной стоимости в

2014 году составляла всего 5,7%, тогда как в Польше – 27%, в Румынии и Турции – 38%, во Вьетнаме – 59%», – отмечает банк.

ВБ напоминает, что важной движущей силой экспорта и интеграции в глобальные цепочки добавленной стоимости являются реформы, направленные на привлечение прямых иностранных инвестиций (ПИИ). При этом одним из важнейших факторов в привлечении ПИИ является верховенство права и защита права собственности. «Очевидно, что для создания в Украине равных условий для ПИИ придется еще многое сделать. Для этого понадобится не только укрепить архитектуру антикоррупционных органов и судебную систему, но и осуществить дальнейшую оптимизацию регуляторной среды, укрепить политику содействия конкуренции, реформировать государственные предприятия и обеспечить прогресс в приватизации», – указано в отчете. Помимо этого, важным фактором привлечения ПИИ является макроэкономическая стабильность, а также эффективная и конкурентоспособная система логистики.

По оценкам ВБ, для содействия эффективному финансовому посредничеству и наращивания объемов кредитования необходимо уменьшить долю государства в банковском секторе и решить вопрос большой доли неработающих кредитов.

ВБ также отмечает низкий рейтинг украинской логистики в Индексе эффективности логистики (Logistics Performance Index), который [рассчитывает](#) компания. В показателе, в том числе, отражено отсутствие прозрачности в регулировании и неоптимальное управление государственным имуществом, наличие препятствий на пути осуществления частных инвестиций, неполное использование возможностей речного транспорта, недостаточные инвестиции в железнодорожный транспорт, неэффективность управления складскими мощностями и чрезмерный объем использования автомобильных перевозок.

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

Торговые войны могут подорвать рост рынка морских перевозок – ЮНКТАД

Торговые войны могут оказать негативное влияние на рынок международной морской торговли. Об этом свидетельствует доклад Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Согласно сообщению пресс-центра ООН, доклад приурочен началу ежегодного саммита Глобального форума морских перевозок, который открылся в Гонконге в среду.

Согласно документу, объем международных морских перевозок в 2017 году увеличился на 4%. Объемы морской торговли будут расти и дальше, вплоть до 2023 года, особенно в области перевозок контейнерных и сыпучих грузов. Несмотря на столь радужные перспективы, авторы доклада предупреждают об опасности протекционизма и тарифных войн. «Такое противостояние может отразиться на объемах международной торговли и привести к снижению спроса на морские перевозки», – отметил генеральный директор ЮНКТАД Мукиса Китуи.

Главным образом, речь идет об отношениях двух крупнейших мировых экономик – США и Китая, а также перспектив сотрудничества между США, Мексикой, Канадой и странами Европейского союза. Авторы доклада также назвали Украину и Россию в числе стран, которые вовлечены в торговые споры в рамках Всемирной торговой организации.

В прошлом году морским транспортом перевезли 10,7 млрд тонн грузов и почти половину всех сыпучих товаров. Главным фактором роста стал спрос на железную руду в Китае. Еще одна тенденция

времени – последовательное снижение доли танкерных перевозок: с 50% в 1970 году до 33% в 2017 году. Неопределенность может быть связана и с некоторым сокращением поставок сырой нефти из стран ОПЕК. Частично это объясняется удвоенным спросом на сжиженный природный газ, объемы поставок которого выросли до 300 млн тонн.

Согласно докладу, развивающиеся страны в 2017 году обеспечили более 60% глобальной морской торговли – причем как экспорта, так и импорта. Доля грузов, поступающих из развитых государств и в обратном направлении, напротив, снизилась и составляет не более трети от мировых объемов морских перевозок.

Еще одна особенность – слияние крупных компаний-перевозчиков. По данным на июнь 2018 года, 70% морских перевозок осуществляют всего десять компаний. При этом 93% транспортировок по основному маршруту Восток – Запад приходится на три альянса. «Растущая консолидация может привести к изменению баланса на рынке, и потенциально – к снижению предложения и качества обслуживания, а также – к росту стоимости услуг», – сказано в докладе. Некоторые из возможных негативных последствий уже проявляются: снижается число операторов в нескольких развивающихся островных государствах. Самым обширным торговым флотом на сегодня обладает Китай. Кроме того, авторы доклада призывают судоходные компании обратить внимание на вопросы изменения климата и снизить выбросы парниковых газов.

Авторы доклада обращают внимание еще на одну проблему – права моряков. Когда судоходные компании сталкиваются с финансовыми проблемами, они зачастую перестают платить экипажу зарплату, люди оказываются брошенными на произвол судьбы в каком-либо порту, как правило, вдали от дома. В мире насчитывается более 1,5 млн представителей этой профессии. ЮНКТАД призывает соблюдать права моряков в соответствии с рекомендациями Международной организации труда (МОТ) и Международной морской организации (ИМО).

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