

# МИУ должно пересмотреть кадровую политику

[Вячеслав Кисловский](#), вице-президент Морской палаты Украины  
Эпоха «исполняющих обязанности» так и не закончилась. Из тринадцати государственных стивидорных компаний однанадцать возглавляют директора с приставкой и.о.

В начале декабря прошлого года МИУ [пообещало](#) «в ближайшее время завершить процедуры, связанные с назначением руководителей морских торговых портов» и «закончить эпоху «исполняющих обязанности». В отрасли периодически недоумевали, почему с руководителями этих госпредприятий длительное время не подписывают контракты. Заявление заместителя Министра инфраструктуры Юрия Лавренюка должно было стать сигналом положительных изменений в этом плане.

Прошло пять месяцев. Что же мы видим на сегодняшний день? Эпоха «исполняющих обязанности» так и не закончилась. Из тринадцати государственных стивидорных компаний однанадцать возглавляют директора с приставкой и.о. Только двое утверждены на должностях – Александр Олейник (ГП «Мариупольский МТП») и Андрей Ерохин (ГП «Измаильский МТП»).

Более того, с начала года МИУ назначило трех новых и.о. руководителей портов. Так, в январе Александр Сухин был назначен и.о. директора ГП «Херсонский МТП», поскольку в декабре 2017-го написал заявление об увольнении по собственному желанию Андрей Соколов, с которым, к слову, за чуть меньше чем два года работы так и не подписали контракт – он так и был и.о. директора госпредприятия.

В марте объявили о том, что руководителем ГП «Бердянский МТП» будет Александр Трощенко. До этого менее года эту должность занимал Богдан Бабец. Руководители с приставкой и.о. меняются на фоне затяжного конфликта с директором порта Николаем Ильиным, которого МИУ уволило с должности директора БМТП и который оспаривает свое увольнение в судах.

В апреле назначили нового руководителя ГП «Скадовский МТП», Алексея Никишенко – с «испытательным сроком три месяца», по истечению которых решат, подписывать ли с ним контракт. До него несколько месяцев портом руководил Виктор Потравный, сменивший уволенную Карину Щеглову, которая на тот момент уже победила в конкурсе и ожидала утверждения Кабмина.

Очевидно, что для МИУ назначать временно исполняющих обязанности удобнее: так на должности можно расставить людей, которых ты считаешь нужным назначить, и делать это можно даже без открытого конкурса. Но это только вызывает недоверие со стороны отрасли и не только. Еще при руководстве министерством Андрея Пивоварского было много критики – конкурсы на руководящие должности проваливались, построить адекватную и эффективную систему управления не получалось. При чем, доходило до того, что на должность руководителя госстивидора проводился конкурс, определялся победитель, но потом его так и не назначали на должность, и порт несколько месяцев был без полноценного руководства. В последствии недовольство кадровой политикой МИУ возникало уже при руководстве Владимира Омеляна.

И дело не в удовлетворении амбиций руководителей госпредприятий – статус и.о. ограничивает их полномочия, да и вообще, как говорят юристы, договора, подписанные руководителями в статусе и.о. сверх установленных сроков могут быть признаны нелегитимными.

Настоятельно рекомендуем МИУ все-таки принять реальные меры для того, чтобы действительно «закончить эпоху «исполняющих обязанности». Это позитивно отразится как на имидже

министерства, так и на отрасли в целом. Не стоит надеяться, что если публично тему перестали обговаривать так активно, как в период проведения значительного числа конкурсов на замещение руководящих постов в госкомпаниях отрасли, то всех уже все устраивает. Мы помним и ждем от МИУ выполнения своих обещаний.

<https://ports.com.ua>

---

## [Как преодолеть барьеры на пути развития портов](#)

### **Итоги расширенного заседания совета Ассоциация портов Украины «Укрпорт».**

Расширенное заседание совета Ассоциации «Укрпорт» состоялось 20 апреля 2018 года в Черноморске на базе ЧАО «Ильичевсквнештранс» («ИВТ»). Вел заседание президент «Укрпорта» Юрий Крук. Среди многочисленных приглашенных были народный депутат Украины, председатель подкомитета по водному транспорту Комитета по транспорту Верховной Рады Александр Урбанский, председатель Администрации морских портов Украины Райвис Вецкаганс и другие.

### **Быть ли Научно-экспертному совету?**

На заседании рассмотрели вопрос о реализации инициативы Ассоциации «Укрпорт» и Национальной Академии Наук Украины по созданию Научно-экспертного Совета Мининфраструктуры и НАНУ для реализации морской политики Украины.

Директор института проблем рынка и экономико-экологических

исследований НАНУ Борис Буркинский вспомнил времена, когда представители института были членами коллегии транспортного министерства. Но мнения ученых не всегда совпадают с мнением начальства, и их постепенно перестали приглашать на заседания. Жизнь же показала, сколь негативно могут влиять на ситуацию в морской отрасли непродуманные решения, не подкрепленные научными проработками и мнениями экспертов-профессионалов.

Борис Буркинский рассказал о проделанной работе по подготовке к созданию Научно-экспертного Совета (проект Положения о новом органе направлен в министерство, отработан список предполагаемых членов Совета и т. д.). Но из выступления зам. директора Департамента реформирования и функционирования морского и речного транспорта Мининфраструктуры Ивана Иванчика стало ясно, что министерство не склонно создавать новый консультативный орган, а предлагает включить часть предполагаемых членов Научно-экспертного совета в состав уже существующей консультативной структуры.

Эта позиция министерства вызвала критические замечания со стороны участников заседания. В частности, народный депутат Украины Александр Урбанский отметил, что в ныне существующем при министерстве общественном совете нет практически ни одного специалиста морского транспорта. Дефицит таких специалистов затрудняет сотрудничество министерства с законодателями в подготовке многих необходимых отрасли законодательных актов.

Почетный президент Одесского порта Николай Павлюк выразил тревогу портовиков по поводу профессионального уровня людей, которые сегодня собираются решать важнейшие для морской отрасли проблемы – приватизации госстивидорных компаний, перераспределения обязанностей между старыми и новыми органами власти в части обеспечения безопасности мореплавания и так далее. Именно поэтому Ассоциация «Укрпорт» совместно с НАНУ инициировали создание Научно-экспертного совета, и портовики-профессионалы будут настаивать на создании такого консультативного органа.

Крайне опасной для отрасли и для всей экономики, по мнению Павлюка, является растущая бюрократия, которая может погубить страну скорее, чем любая война. Достаточно посмотреть, насколько сегодня, несмотря на внедрение безбумажных технологий, вырос документооборот портов, насколько непроходимыми стали согласовательные, разрешительные барьеры для реализации любого инвестиционного проекта.

### **В центре внимания – АМПУ**

В своем выступлении президент «Укрпорта» Юрий Крук выразил благодарность главе АМПУ Райвису Вецкагансу за согласие принять участие в заседании Совета ассоциации. Это тем более важно, что у членов «Укрпорта» накопилось множество вопросов, связанных с деятельностью АМПУ.

По его мнению, Администрация морских портов должна активнее бороться за снижение налоговой нагрузки на портовые сборы, за упрощение тендерных процедур, разработку предложений по упрощению получения разрешений и согласований строительной и другой документации.

Очень важны для отрасли разработка научно-обоснованного прогноза грузовой базы портов на различные периоды времени и соответственно планы развития портов на эти периоды. Есть вопросы к АМПУ по поводу рационального перераспределения материальных активов между филиалами администрации, по поводу приоритета в развитии отдельных портов, по поводу новой методики расчета портовых сборов и так далее.

Председатель АМПУ Райвис Вецкаганс, выступая на заседании, отметил обнадеживающую стабильность идущих в последнее время через порты грузопотоков. Экспорт не падает, импорт растет. Ориентироваться сегодня на транзитные грузопотоки однозначно неправильно, учитывая уход российских внешнеторговых грузов. Политика транспортного министерства должна быть нацелена на развитие импортно-экспортных операций и тех направлений транзита, которые менее политизированы.

Радует, что украинский агросектор удерживает свои позиции. Но есть большая конкуренция, в том числе среди зерновых терминалов, которая уже привела к значительному снижению ставок на перевалку зерна.

Строятся новые зерновые комплексы. В этом году планируется открытие зернового терминала «М.В. Карго» в Южном. В этом же году может начать работать терминал «Евровнешторг» в акватории «Ольвии».

В то же время множатся проекты создания все новых зерновых терминалов. Если посчитать их совокупную пропускную способность, то она будет на уровне 100 млн тонн. Но эксперты прогнозируют рост зерновых грузопотоков не более, чем на 10 млн тонн в течение ближайших 5-10 лет. Здесь нужно быть очень осторожным.

В целом же на 2018 год в морских портах страны ожидается грузооборот на уровне 136 млн тонн, если не случится обострение геополитической ситуации.

Что касается дноуглубления, то задача АМПУ в 2018-м – провести дноуглубление практически во всех портах Украины. В порту «Черноморск» уже заключен договор с подрядчиком. На БДЛК структуры АМПУ будут копать своими силами, как и в Измаиле, «Ольвии». Порт «Южный» продолжает свой проект. И так далее.

Есть информация, что АМПУ по приказам министерства будет исполнять в среднесрочной перспективе дноуглубление и поддержание глубин на ВВП страны. Тут у многих возникают вопросы, почему деньги от портовых сборов, получаемых в морских портах, будут вкладывать в речку. К сожалению, если государство не может принять закон о ВВП с введением речного сбора или найти другие источники финансирования, нам придется заниматься глубинами на ВВП, сказал Райвис Вецкаганс. По крайней мере, пока не появятся другие источники финансирования.

Мы считаем, что важно обновить стратегию развития портов

Украины, поскольку прошел пятилетний период, в котором произошло резкое изменение геополитической ситуации, из-за проблем на востоке значительно изменилась структура грузооборота портов.

Стратегия должна предусматривать переход государственных стивидорных компаний на частные рельсы. Этот вопрос уже рассматривается. Я считаю, что государство должно принять решение и лишить госпредприятия-МТП статуса не подлежащих приватизации, отметил глава АМПУ. В любом случае здесь должна быть концессия или приватизация. Но главное при этом – нужно привлекать [инвестиции](#).

Большая ошибка в том, что прежняя стратегия давала видение развития портов без увязки с развитием железной дороги и автодорог. Например, есть серьезная проблема для Одессы, где пропускная способность порта в два раза превышает возможность завести груз по железной дороге.

Очень важный момент – в связи с появлением Морской администрации Украины четко распределить функции обеспечения безопасности мореплавания. Какие функции Морская администрация будет осуществлять, а какие АМПУ.

Продолжается работа по избавлению от непрофильных для администрации активов. Одновременно идет и сокращение численности персонала АМПУ. К концу года она сократится до 7500 человек.

### **В списке сложных проблем**

Член Совета «Укрпорта» Геннадий Скворцов отметил в своем выступлении, что в связи с созданием Морской администрации Украины обсуждаются предложения передать в структуру этой администрации капитанов портов. Этого, по мнению самих капитанов портов, делать ни в коем случае нельзя во избежание крайне негативных последствий. Капитаны порта должны остаться

в составе АМПУ.

Член Совета «Укрпорта» Юрий Васьков отметил, что руководство АМПУ признает наличие раздутых штатов администрации и намечает шаги по ее сокращению. Это можно только приветствовать. В то же время появились предложения включить в состав АМПУ два госпредприятия – Одесский МТП и Николаевский МТП, которые уже не ведут стивидорную деятельность. Но этот шаг приведет к значительному расширению численности сотрудников АМПУ и противоречит общей стратегии развития администрации.

Также крайне нелогичными смотрятся нынешние решения использовать портовые сборы морских портов для дноуглубления ВВП страны. Оправдывают это тем, что от речных перевозок зависит отчасти и работа морских портов. Но эта работа еще в большей мере зависит от железной дороги. Не финансировать же на этом основании за счет портовых сборов развитие железных дорог. Проблему правильно решать так, как делают во всем мире – или финансировать реку за счет целевого сбора, или из бюджета. В принципе, АМПУ достаточно денег направляет в бюджет, чтобы можно было из бюджета выделять средства на реку.

Судоходные линии позитивно восприняли решение о сокращении на 20% портовых сборов в морских портах, но их продолжает беспокоить то, что можно назвать «коррупционным налогом» в наших портах. Его размер невозможно спланировать – он непредсказуем. Он чрезвычайно портит имидж Украины в мире, и как все убедились, с ним очень сложно бороться.

Президент Ассоциации портового сообщества Василий Зубков отметил, что с приходом нового руководства АМПУ улучшилась ситуация с освоением портовых сборов, проведение тендеров ушло от старых коррупционных схем. Вместе с тем, можно ли считать правильным, когда фонд заработной платы АМПУ превышает размер средств, планируемых на дноуглубление каналов и акваторий?

К сожалению, в профильном министерстве сегодня почти нет профессионалов водного транспорта, некому готовить важные для



отрасли решения. В этих условиях Администрация морских портов, располагающая в своих структурах профессионалами, могла бы отчасти компенсировать такие недостатки. Но в АМПУ также наблюдается изрядный бюрократизм.

Примеров хватает. Еще год назад все поддержали идею создания отдельного филиала в АМПУ, куда можно было бы собрать всех капитанов портов. Ассоциация по этому поводу обратилась официально во все инстанции, согласовала в принципе и с АМПУ и Мининфраструктуры вопрос. Но филиал так и не родился. А сегодня с появлением Морской администрации страны эта проблема наберет остроту. И решать ее будет сложно.

Крайне медленно реализуется и другая неплохая идея создания дноуглубительного филиала АМПУ. Если так тянуть время, то с того старого флота, который предполагается передать в филиал, окончательно разбегутся люди, а вместо флота получится металлолом.

Василий Зубков призвал АМПУ повернуться лицом к портовым ассоциациям и сообща продвигать нужные отрасли решения.

Заместитель городского головы Черноморска Юрий Крук сообщил, что в рамках ассоциации городов Украины был поднят вопрос о более активном участии приморских городов в развитии припортовой инфраструктуры. Обсуждается несколько вариантов финансирования таких работ. Пока базисной рассматривается модель, предполагающая отчисление части дивидендов, которые платит АМПУ, городам с назначением развивать припортовую инфраструктуру, которая во многих местах находится в крайне плохом состоянии. Эти предложения находят понимание в АМПУ.

Городские власти Черноморска, да и других приморских городов, обеспокоены тем, что, несмотря на все красивые слова, произносимые с трибун, на территориях портов, где работают государственные стивидоры, не созданы нормальные условия для привлечения инвестиций. По этой причине, в частности, не выполняются планы развития порта «Черноморск». Если кто-то и

строит сегодня новый терминал, то старается делать это в стороне от государственного порта, чтобы не связываться с непреодолимой бюрократией.

С другой стороны, городские власти Черноморска встревожены планами профильного министерства привлечь в качестве инвестора в Черноморск глобального оператора – компанию Hutchison. Дело в том, что ей предполагается передать в эксплуатацию 6 лучших причалов порта, где можно переваливать до 5 млн тонн генгрузов и до 800 тыс. TEU. Там работает 1400 портовиков, а представители Hutchison озвучили желание сократить их численность до 250 человек. Кроме того, они планируют вложить в развитие этой части порта более чем скромные средства – всего \$5 млн, причем в течение целых пяти лет. Нужен ли такой инвестор?

В ответ на высказанную обеспокоенность Райвис Вецкаганс отметил, что вопрос о том, кто получит в аренду причалы в Черноморске, не решен – еще предстоит конкурс. Да и компания Hutchison еще только готовится к конкурсу, проводя многочисленные консультации.

С другой стороны, сегодня в портах внедряются новые технологии, современное оборудование. Если грейферами где-то грузят по старинке 1,5 тыс. тонн зерна в сутки, то судопогрузочная машина это сделает за один час. И прогресс, повышение производительности труда неостановимы. Просто должна быть четкая система, если необходимо, переквалификации высвобождаемых кадров.

Райвис Вецкаганс отметил, что АМПУ вместе с Мининфраструктуры стремятся системно и последовательно решать отраслевые проблемы. Это касается и новой редакции Стратегии развития морских портов Украины до 2038 года, и планов разгосударствления государственных стивидорных компаний, и отработки системы портовых сборов, и многого другого. И любая помощь в этой работе будет приветствоваться.

## **К логистическому центру «ИВТ»**

На заседании «Укрпорта» было рассмотрено предложение ЧАО «Ильичевсквнештранс» («ИВТ») о создании на его базе логистического центра.

Выступивший зам. директора по производственным вопросам ЧАО «Ильичевсквнештранс» Василий Якимов выразил большую озабоченность тем фактом, что МТП «Черноморск» фактически утратил возможности развиваться как контейнерный порт. Основные линии переориентировались в «Южный», Одесский порты и Ильичевский рыбный порт. В результате предприятие, которое первым в Украине начало заниматься перевалкой контейнеров, фактически снизило эту деятельность до критического минимума. Представляется правильным, по его мнению, рассмотреть возможность государственной поддержки для исправления ситуации.

Для развития транспортного узла и МТП «Черноморск» также необходимо увеличение пропускной способности ж/д станции Черноморск-порт. Речь идет прежде всего об увеличении количества маневровых тепловозов. Неотложно нужен ремонт дороги Черноморск – Большая Долина – Одесса. Данная дорога находится в аварийном состоянии, но именно по ней осуществляется основное движение как крупнотоннажных грузовиков с зерновыми грузами, так и в перспективе движение контейнеровозов из порта «Черноморск» при возврате контейнерных линий.

Немаловажным для развития припортовых терминалов является и пересмотр границ пункта пропуска МТП «Черноморск». Уже длительное время (с 10 апреля 2017 года) находится на рассмотрении правительства обращение Черноморского филиала АМПУ по вопросу включения в границы порта порядка 25 субъектов хозяйствования: припортовых терминалов и операторов. Благодаря включению в границы порта, припортовый терминал получает возможность существенно упростить процесс документального оформления доставки груза из порта и в обратном направлении.

ЧАО «ИВТ» предлагает участникам Совета Ассоциации «Укрпорт» рассмотреть возможность создания на базе «ИВТ» крупного логистического комплекса, который объединит под своим крылом всех заинтересованных участников ассоциации. Являясь фактически «сухим портом», терминал, действуя от лица ассоциации, сможет претендовать на различного рода преференции и скидки, предоставляемые портом, железной дорогой... Этими скидками будут пользоваться все участники ассоциации, оформляя грузы с использованием документов «ИВТ» либо заказывая услуги в рамках договоров.

Константин Ильницкий, Основатель журнала «Порты Украины»

<https://ports.com.ua/opinions/kak-preodolet-barery-na-puti-razvitiya-portov>

---

## «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 дедвейта 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 нормы 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 Минтранссыязи 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/>

---

**«Укрсудпром» . В защиту**  
**«коммунаров» Ассоциация**  
**судостроителей и**  
**судоремонтников обратилась к**  
**Президенту и Премьер-министру**  
**Украины в защиту ГП**  
**«Николаевский**  
**судостроительный завод»**

«Не все сталося, як гадалося» – так вкратце можно охарактеризовать нынешнюю ситуацию с [продажей части территории и имущества](#) ГП «Николаевский судостроительный завод» (бывшее ГП «им.61 коммунара»).

Более чем странная инициатива исполнительной службы натолкнулась на достаточно [эффективное противодействие «Укроборонпрома»](#), военной прокуратуры, коллектива верфи.

К ним присоединилась и Ассоциация «Укрсудпром», направившая хорошо аргументированное обращение к Президенту Украины Петру Порошенко и Премьер-министру Украины Владимиру Гройсману.

Документ получился достаточно объемный – 7 страниц (см. *оригинал в конце публикации*), вкратце его содержание можно пересказать следующим образом:

1. По убеждению «Укрсудпрома», запланированная продажа вопиюще противоречит украинскому законодательству.
2. Страна может потерять единственное госпредприятие, ориентированное на ремонт, модернизацию и строительство боевых кораблей, что недопустимо в условиях войны.
3. Украина обязана обеспечить полноценную загрузку верфи, в соответствии с ее исторической специализацией.

Обращение дополняет «Інформаційна довідка щодо ситуації з реалізації майна ДП «Миколаївський суднобудівний завод», в которой изложена хронология событий, дана правовая аргументация и реальная оценка ситуации на предприятии.

Вот лишь некоторые факты:

1. К продаже предлагается фактически половина работающего ГП «Николаевский судостроительный завод», который пытается выйти из кризиса.
2. В случае реализации имущества и территории верфь потеряет штатное место стоянки плавдока «ПД-27» и место технологической стоянки 100-тонного плавкрана «Черноморец».
3. Намеченная демилитаризация крейсера «Украина», временное хранение демонтированного вооружения и технических средств потребуют использования достроечных набережных, крытых помещений большой площади и бетонных площадок, рассчитанных на высокие нагрузки – всего этого

предприятие может лишиться.

4. ГП «Николаевский судостроительный завод» получил заказы на ремонт кораблей ВМСУ и заключил договора с другими заказчиками – их выполнение окажется под угрозой срыва.

Как видно, «замечательная» инициатива некоторых правительственных чиновников направлена на то, чтобы получить всего 50 млн. гривен, продав куда более дорогие активы.

При этом она практически гарантированно «убивает» ремонт кораблей ВМСУ, а также затрудняет, либо делает невозможной реализацию крейсера «Украина», который даже в нынешнем состоянии стоит совсем других денег.

Надо полагать, что сия авантюрная затея будет пресечена, но все же стоит ответить на вопрос: «А что это было?»

[Письмо Ассоциации «Укрсудпром»](#)

**в защиту**

**ГП «Николаевский судостроительный завод»**

---

## [Планируемая продажа имущества ГП «НСЗ» противоречит закону – «Укроборонпром»](#)

Объявленные Государственной исполнительной службой (ГИС) Министерства юстиции торги по продаже имущества ГП «Николаевский судостроительный завод» (НСЗ, прежнее название – Судостроительный завод им. 61 коммунара), входящего в ГК «Укроборонпром», не соответствуют требованиям

законодательства.

Как сообщила пресс-служба ГК «Укроборонпром», в настоящее время ГП «НСЗ» готовит подачу судебного иска к ГИС с целью недопущения отчуждения имущества предприятия.

Пресс-служба напомнила, что постановлением Кабинета министров №83 от 4 марта 2015 года ГП «НСЗ» включен в перечень объектов госсобственности, имеющих стратегическое значение для экономики и безопасности государства. «В то же время, в соответствии с положениями Законов Украины «О перечне объектов права государственной собственности, не подлежащих приватизации» и «Об управлении объектами государственной собственности», имущество предприятия, не подлежащего приватизации, не может быть отчуждено или изъято, без проведения специальных юридических процедур», – сообщила пресс-служба.

Выставленное на продажу ГИС имущество завода является частью постоянного технологического процесса. Отчуждение этого имущества не позволит предприятию выполнить запланированные работы, в том числе – ремонт кораблей ВМС Украины, что даст возможность погасить долги по заработной плате.

Согласно сообщению, ГП «НСЗ» обратилось в Военную прокуратуру Николаевского гарнизона Южного региона Украины с просьбой защитить интересы государства.

Имущественный комплекс ГП «НСЗ» [выставлен](#) на продажу в Системе электронных торгов арестованным имуществом OpenMarket (ГП «СЕТАМ» Министерства юстиции Украины). Стартовая цена составляет 52,329 млн грн. Торги назначены на 21 мая 2018 года. Имущество завода выставлено на продажу с целью погашения задолженности по зарплате перед работниками предприятия на 30,2 млн грн.

В октябре 2017 года «Укроборонпром» [проинформировал](#) об остановке работы ГП «Судостроительный завод им. 61 коммунара» (сейчас – НСЗ) в связи с отсутствием решения правительства о



возобновлении прекращенной в феврале 2015 года компенсации затрат предприятия на содержание недостроенного крейсера «Украина» и обнародовал обращение к органам власти, в частности – секретарю СНБО Александру Турчинову, с просьбой оказать содействие в разрешении ситуации с долгами на заводе.

ГП «Николаевский судостроительный завод» – один из крупнейших судостроительных заводов Украины, выпускавший военные корабли. С 2011 года входит в состав «Укроборонпрома».

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

---