

«Очікуємо, що вантажообіг портів Дунайського регіону у 2023 році сягне 23 млн тонн». Інтерв'ю голови ДП «АМПУ» Юрія Литвина

ДП «Адміністрація морських портів України» 5 травня 2023 року отримало нового очільника – Юрія Литвина, який до цього призначення обіймав посаду керівника ДП «Укрводшлях». Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України Олександр Кубраков поставив перед ним три основні задачі: розвиток Дунайського регіону, забезпечення стабільної роботи зернового коридору та підготовка портів до вільного комерційного судноплавства. В інтерв'ю «Портам України» Юрій Литвин розповів про попередній досвід роботи, пріоритетні напрямки діяльності підприємства на нинішньому етапі та перші рішення на посаді.

– Ваша кандидатура була обрана міністром? Ви одразу погодились?

– З 2021 року я очолював державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях», яке з 2017 року фактично знаходилося на межі банкрутства. Існуюча на той час фінансова модель підприємства не працювала. Тривала заборгованість по заробітній платі та податках, арешт рахунків, податкова застава окремого майна тягнули підприємство «на дно». Нашій команді, спільно з фахівцями Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, за короткий проміжок часу вдалося стабілізувати ситуацію. Надалі, завдяки ухваленим Верховною Радою законопроектам, розробили та впровадили дієвий фінансовий механізм, який навіть в умовах воєнного стану

дозволяє підприємству успішно функціонувати і розвиватися. Була повністю погашена заборгованість по зарплаті та податках, зняті арешти з рахунків тощо. Ці кроки дозволили реорганізувати ДП «Укрводшлях» у головне підприємство з обслуговування внутрішніх водних шляхів (ВВТ) та утримання стратегічних об'єктів інфраструктури ВВТ, відповідно до вимог закону про внутрішній водний транспорт.

Можливо, керівництво міністерства при прийнятті рішення врахувало мій попередній досвід та результати роботи, і мені доручили управління стратегічним ДП «АМПУ» під час війни. Це надзвичайно велика відповідальність, і рішення мені далось непросто.

– Враховуючи ваш попередній досвід, чи можливо зробити АМПУ більш ефективною і чи доцільно це робити під час війни?

– Не існує такої моделі роботи в бізнесі, яка би не могла працювати більш ефективно. Що стосується роботи портів в умовах воєнного стану, то зараз як ніколи важливо впроваджувати гнучкі моделі управління, що відповідають викликам сьогодення. Дуже сподіваюся, що нашій команді це вдасться. Знаю про періодичні нарікання на роботу АМПУ з боку бізнесу ще з часів роботи в Антимонопольному комітеті України. Зараз я знайомлюся з колективом підприємства і найближчим часом планую відвідати всі наші філії. Також у пріоритеті – зустріч з бізнесом.

– Якими будуть ваші перші рішення на посаді? Як вважаєте, що зараз можна та потрібно покращити в діяльності АМПУ? Які основні больові точки?

– Після завершення воєнного стану в Україні найголовнішим питанням буде відновлення діяльності морських портів та необхідність значних капітальних вкладень, насамперед – шляхом інвестування отриманого підприємством прибутку та залучення інвестицій у галузь. Враховуючи масштаб руйнувань та колосальні збитки портової інфраструктури, першочерговим

завданням буде необхідність її якнайшвидшого відновлення. Також одним з основних проблемних питань залишається вдосконалення дивідендної політики підприємства та забезпечення цільового використання портових зборів.

Як керівник планую передусім зосередитися на оптимізації структури та прагматизації бізнес-процесів підприємства. Вже зараз разом з командою міністерства ми працюємо над укрупненням деяких регіональних філій, підвищенням управлінського обліку, усуненням дублюючих функцій тощо. Зазначені заходи дозволять зробити ефективнішим функціонування підприємства та галузі в цілому.

Крім того, ми продовжуємо системну роботу по оновленню зводів звичаїв та обов'язкових постанов по морських портах, працюємо над розробкою та подальшим впровадженням портової інформаційної системи. Велика робота проводиться також по передачі непрофільних активів АМПУ на баланс державних та комунальних структур, що дозволить суттєво знизити фінансове навантаження на підприємство.

Окремим надважливим питанням для команди є відкриття морських портів на звільнених територіях та відновлення роботи портів Миколаївського регіону. З міркувань безпеки зараз не буду деталізувати, але запевняю, що ми ретельно працюємо у цих напрямках.

– Серед ключових задач, які поставив перед вами віце-прем'єр-міністр, розвиток Дунайського регіону. Яку роботу цьогоріч виконуватиме АМПУ зі свого боку?

– Я би поділив це запитання на два – стратегічне й експлуатаційне. Стратегічно фахівці АМПУ та міністерства працюють над системною комунікацією з Адміністрацією Нижнього Дунаю (Галац), Генеральним директором DG MOVE (Європейської Комісії з питань транспорту та мобільності) та Дунайською комісією – з метою впорядкування безперервного руху суден та збільшення трафіку Сулінським каналом. В умовах нестабільної

роботи зернового коридору морські порти Рені, Ізмаїл та «Усть-Дунайськ» лишаються єдиними логістичними вузлами України з перевезень стратегічних експортних та імпорتنих вантажів морським шляхом.

Водночас ми тісно співпрацюємо з донорськими організаціями щодо поліпшення безпеки мореплавства та матеріальної бази, необхідної для виконання цих державних завдань. Також АМПУ проводить роботу з потенційними інвесторами у напрямку залучення необхідного фінансування на середньо- та довгострокові проекти, передбачені планами розвитку відповідних морських портів.

З точки зору експлуатації одним із головних завдань є підтримка оголошених глибин та гідроспоруд в акваторіях морських портів. У 2021 році дунайські порти обробили 5,5 млн тонн вантажів, у 2022 році – 16,5 млн тонн. Завдяки впровадженню запланованих заходів плануємо, що у 2023 році вантажообіг сягне 23 млн тонн.

– Ще одна задача – залучення приватних інвестицій. Які механізми під час війни вам здаються більш дієвими? Що думаєте про приватизацію портів? Чи можливо зараз залучати іноземних інвесторів? Чи бачите інтерес з боку вітчизняних інвесторів?

– За воєнний час АМПУ забезпечила в морських портах Ізмаїл та Рені підготовку необхідної інфраструктури та сприяло організації перевалки нового вантажу, який до цього часу не оброблявся – контейнерів. Зокрема, введено в експлуатацію три регулярних контейнерних сервіси. Також були проведені заходи із запуску додаткових портових потужностей, зокрема організована перевалка в портопункті Кілія. У тому числі коштом приватних інвесторів розпочата експлуатація декількох морських терміналів.

Усе це свідчить про те, що залучення приватних інвесторів можливе навіть під час воєнного стану. Безумовно, окремі питання ефективного застосування механізмів залучення

приватних інвестицій ще потребують вирішення – у цьому напрямку ми тісно співпрацюємо з профільним міністерством.

Щодо приватизації – це питання не нашої компетенції. Моя особиста точка зору: підприємства повинні працювати ефективно та прибутково, саме це має визначати моделі їх функціонування.

– Росія знову блокує роботу Зернової ініціативи і погрожує вийти з неї. Яка зараз ситуація щодо роботи зернового коридору? Чи змінилось щось за останні дні?

– Станом на 17 травня загальний обсяг експорту зерна та продуктів харчування в рамках Ініціативи становить 30,4 млн тонн. Сюди входить 618,8 тис. тонн зерна, відвантаженого на судна, що були зафрахтовані Всесвітньою продовольчою програмою (ВПП) для підтримки своїх гуманітарних операцій в Афганістані, Ефіопії, Кенії, Сомалі та Ємені. У 2022 році Україна, як і 2021 року, забезпечила понад половини світових закупівель пшениці в рамках діяльності ВПП.

На вказану дату в українських портах немає жодного судна під завантаженням. Із 6 травня Спільний центр з контролю та координації не проводив жодних перевірок на вхід до українських портів. Сьогодні (17 травня 2023 року – *ред.*) угоду вдалося розблокувати, зерновий коридор продовжить свою роботу до 18 липня.